

CAI  
PM  
- 2002  
C17F

Gouvernement  
Publications

# La **stratégie** **urbaine** *du Canada*

Une vision pour le **XXI**e siècle



**Groupe de travail du  
Premier ministre sur les  
questions urbaines**

Présidente : Judy Sgro, députée

*Rapport d'étape  
Avril 2002*

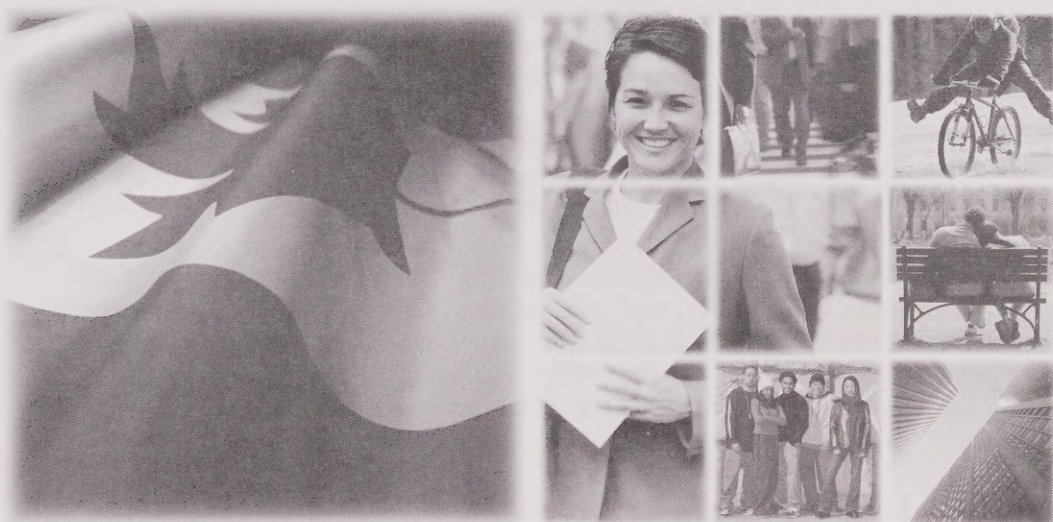
3 1761 11708461 6





# *La* **stratégie urbaine** *du Canada*

Une vision pour le **XXI**e siècle



**Groupe de travail du  
Premier ministre sur les  
questions urbaines**

---

Présidente : Judy Sgro, députée

---

*Rapport d'étape  
Avril 2002*



Le 30 avril 2002

Le très honorable Jean Chrétien  
Premier ministre du Canada  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

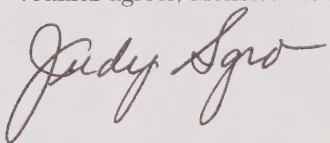
Monsieur le Premier ministre,

Nous sommes heureux de présenter le rapport d'étape du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines, qui a reçu la mission, en mai 2001, d'amorcer un dialogue avec les Canadiens et d'examiner les perspectives et les enjeux de nos régions urbaines.

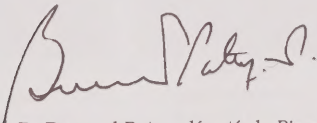
À notre avis, ce rapport d'étape brosse un tableau exact du Canada urbain au XXI<sup>e</sup> siècle, les pressions qu'il subit et les problèmes auxquels il fait face.

Au nom des membres du Groupe de travail, nous aimerions vous remercier de nous donner l'occasion de prendre connaissance des opinions des Canadiens sur cette question importante. Nous nous réjouissons à l'idée de poursuivre le dialogue tout au long de la prochaine étape de notre mission ; nous présenterons alors un rapport final sur les réactions aux idées et aux recommandations présentées dans le présent rapport.

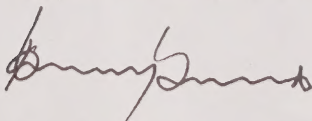
Veuillez agréer, Monsieur le Premier ministre, nos sincères salutations.



Judy Sgro, députée de York-Ouest  
Présidente du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines



Dr Bernard Patry, député de Pierrefonds-Dollard  
Vice-président du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines

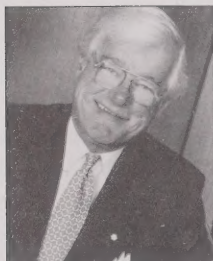


L'honorable Tommy Banks, sénateur de l'Alberta  
Vice-président du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines

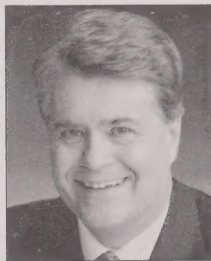
## Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines



Judy Sgro  
Députée de York-Ouest  
Présidente



L'honorable Tommy Banks  
Sénateur (Alberta)  
Vice-président



Dr Bernard Patry  
Député de  
Pierrefonds-Dollard  
Vice-président



Reg Alcock  
Député de Winnipeg-Sud



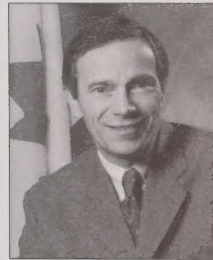
Carole-Marie Allard  
Députée de Laval-Est



Mauril Bélanger  
Député d'Ottawa-Vanier



L'honorable  
Thelma Chalifoux  
Sénatrice (Alberta)



Stephen Owen  
Député de  
Vancouver-Quadra



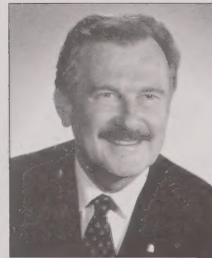
Geoff Regan  
Député d'Halifax-Ouest



Andy Savoy  
Député de  
Tobique-Mactaquac



Hélène Scherrer  
Députée de Louis-Hébert



Alan Tonks  
Député de  
York-Sud-Weston



Bryon Wilfert  
Député d'Oak Ridges

## Remerciements de la présidente

**A**u nom des membres du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines, j'aimerais remercier les participants qui ont pris part aux tables rondes régionales, les personnes entendues par le Groupe de travail de même que les nombreux Canadiens qui ont envoyé des communications écrites ou qui nous ont fait part de leurs opinions par téléphone ou par courrier électronique. Vos idées ont contribué à façonner le présent rapport.

Je remercie mes collègues du Groupe de travail qui ont participé à ces importantes consultations. Votre engagement, en dépit d'horaires de voyage bien remplis et de programmes chargés, est grandement apprécié. Sans votre soutien et votre dévouement, cette étape de la mission du Groupe de travail n'aurait pas été aussi constructive ni aussi réussie.

J'aimerais aussi remercier les membres du caucus libéral national qui nous ont offert leurs précieuses et utiles réflexions de même que ceux qui ont participé aux tables rondes régionales du Groupe de travail. Je désire également souligner l'aide du Bureau de recherches du caucus libéral national, du centre de documentation libéral du Sénat, de Statistique Canada et de la Bibliothèque du

Parlement. Je dois aussi mentionner tout spécialement les assistants des membres du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines qui ont contribué à l'organisation des tables rondes régionales, ont fourni un soutien administratif et ont aidé les membres tout au long de cet ambitieux projet.

Je remercie de sa générosité la faculté de communications de l'Université York qui a réalisé la conception graphique du présent rapport.

Je tiens spécialement à remercier le personnel de mon bureau qui a travaillé avec une grande diligence à organiser les nombreuses réunions et qui a consacré de nombreuses heures à l'organisation et à la rédaction du présent rapport : Ihor Wons (AE, Judy Sgro, députée), Patricia Pepper (AA, Judy Sgro, députée), Lorne Randa (Bureau de recherches du caucus libéral national), Lindsey Richardson (stagiaire parlementaire) et Jena Cameron (qui a travaillé au Bureau de recherches du caucus libéral national).

Je désire également mentionner l'apport d'Emily Marangoni, de Rossanna Pena, de Judy Borges et de Jenny Hooper.

Sans toutes ces personnes, la production du présent rapport n'aurait pas été possible.



Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117084616>

# Sommaire

*Le Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines présente son rapport d'étape dans lequel il recommande un plan d'action pour l'élaboration de la Stratégie urbaine du Canada. La Stratégie urbaine aidera le gouvernement du Canada à travailler davantage en collaboration avec tous ses partenaires en vue d'améliorer la qualité de vie et d'accroître la compétitivité économique des centres urbains du Canada au XXI<sup>e</sup> siècle.*

Le 9 mai 2001, le Premier ministre a annoncé la création du Groupe de travail sur les questions urbaines.

Les recommandations et les idées présentées dans le présent rapport d'étape sont le fruit des consultations menées dans le cadre de la mission du Groupe de travail.

Nous avons pour tâche d'examiner certaines questions, notamment :

- les principaux moyens d'accroître la compétitivité économique de nos villes;
- les questions environnementales telles que la qualité de l'air et de l'eau et l'aménagement du territoire;
- les moyens de mettre davantage en valeur les biens culturels;
- les transports urbains;
- les mesures efficaces pour mettre en œuvre des services d'établissement et d'intégration à l'intention des nouveaux arrivants au Canada, compte tenu des ententes existantes avec les provinces;
- les besoins précis et la situation des populations à risque, par exemple les Autochtones en milieu urbain, les immigrants récents, les personnes handicapées et les sans-abri; et
- les questions liées à la délinquance auxquelles font face les grands centres urbains, notamment l'alcoolisme et la toxicomanie, et les mesures de prévention durables.

Les membres du Groupe de travail se sont rendus dans huit régions urbaines : Halifax, Montréal, la région de la capitale nationale, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. Le Groupe de travail a rencontré des ministres et des

fonctionnaires provinciaux, des élus et des administrateurs municipaux, des dirigeants locaux, des gens d'affaires, des présidents d'organisations locales et nationales, des spécialistes du domaine et des groupes de bénévoles. Au total, les membres du Groupe de travail ont rencontré plus de 700 participants. De plus, le Groupe de travail s'est réuni chaque semaine à Ottawa pour tenir des consultations avec des ministres et leurs personnels.

Nos consultations ont permis de brosser un tableau du Canada urbain qui a révélé une nation fière aux prises avec une forte croissance et des infrastructures vieillissantes. La demande sans cesse croissante de services et de programmes devient de plus en plus difficile à gérer pour les administrations locales, dont l'assiette de l'impôt foncier est limitée. Il est essentiel que les régions urbaines du Canada, qui sont les moteurs économiques de notre pays, maintiennent leurs niveaux de croissance et continuent de contribuer à la grande qualité de vie des Canadiens.

La Stratégie urbaine du Canada offrira un cadre stratégique pour une démarche collective, le gouvernement du Canada jouant le rôle de catalyseur au sein d'un partenariat urbain renforcé. C'est l'occasion de jeter les bases d'une croissance durable pour une nation forte et saine en collaboration avec les partenaires provinciaux, municipaux et locaux. Compte tenu des efforts importants du gouvernement du Canada en faveur des régions

urbaines, la Stratégie urbaine du Canada pourrait faciliter des changements fondamentaux dans nos méthodes actuelles de planification des programmes.

La Stratégie urbaine du Canada devrait donner au gouvernement canadien l'occasion de participer activement et directement au développement local par le truchement de politiques stratégiques et de programmes. Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada élabore des stratégies appropriées en vue d'assurer que les ressources et les programmes sont financés de façon stratégique, prennent bien en compte les besoins des villes et exploitent au maximum toutes les possibilités offertes dans les centres urbains du Canada.

La Stratégie urbaine du Canada devrait encourager tous les pouvoirs publics à coordonner les ressources, à se consulter et à collaborer dans le cadre d'une démarche nouvelle face aux défis posés dans les régions urbaines du Canada.

Dans ce contexte, nous avons montré

la nécessité d'élaborer un programme de logement et de transport, de même qu'un programme d'infrastructure à long terme.

Les membres du Groupe de travail sont d'avis que le plan d'action qu'ils présentent est en harmonie avec le XXie siècle. Nous proposons une stratégie qui touche aux enjeux économiques, sociaux, environnementaux et culturels mais qui en même temps offre une occasion unique au gouvernement du Canada de faire en sorte que nos régions urbaines sont bien armées pour assurer le bien-être et la richesse futurs de notre pays.

Le présent rapport d'étape ne signifie nullement la fin du débat. Plutôt, il marque la fin de la première étape de notre mission et il doit alimenter le dialogue en vue de la publication d'un rapport final plus tard au cours de l'année. Nous espérons que les idées et les recommandations présentées dans ce rapport susciteront de nombreux débats et des discussions chez nos collègues et chez les Canadiens dans toutes les régions.

<b>1</b>	<b>Une nouvelle démarche</b> .....	<b>1</b>
	Les motifs qui sous-tendent une Stratégie urbaine pour le Canada	
	L'élaboration de la Stratégie urbaine du Canada	
	Les quatre piliers de la Stratégie urbaine du Canada	
	Évaluation de l'efficacité et de l'efficience de la Stratégie urbaine du Canada	
	La Stratégie urbaine du Canada au XXI <sup>e</sup> siècle	
<b>2</b>	<b>Enjeux et perspectives</b> .....	<b>7</b>
	ENJEUX ET PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES .....	<b>9</b>
	Croissance et développement économiques	
	Innovation et recherche	
	Infrastructure durable	
	Transport multimodal intégré	
	ENJEUX ET PERSPECTIVES EN MATIÈRE SOCIALE .....	<b>16</b>
	Le Canada : une terre d'avenir	
	Un logement convenable pour tous	
	Autochtones vivant en milieu urbain	
	Le Canada : un pays bâti à partir de l'immigration	
	Des milieux sûrs – Des quartiers en santé	
	La préservation de notre patrimoine et de notre culture	
	L'édification de communautés	
	ENJEUX ET PERSPECTIVES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT .....	<b>29</b>
	Qualité de l'eau	
	Qualité de l'air	
	Des collectivités saines et bien pensées	
	Les terrains abandonnés et contaminés	
<b>3</b>	<b>La prochaine étape</b> .....	<b>37</b>
<b>4</b>	<b>Annexes</b> .....	<b>39</b>
	SOMMAIRE DES TABLES RONDES RÉGIONALES	
	TÉMOINS	
	SOUMISSIONS ÉCRITES	
	REMERCIEMENTS	



# Une nouvelle démarche

*Dans notre vision pour le Canada urbain, nous voyons des régions urbaines innovatrices qui font concurrence avec succès sur la scène internationale, qui offrent la plus haute qualité de vie aux citoyens canadiens, qui encouragent la croissance économique durable et qui assurent la paix sociale dans toutes les communautés. Les centres urbains du Canada jouent un rôle essentiel et prépondérant dans le cadre du développement économique, environnemental, social et culturel du Canada et ils doivent être reconnus sur la scène internationale comme des centres d'excellence.*

Le Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines

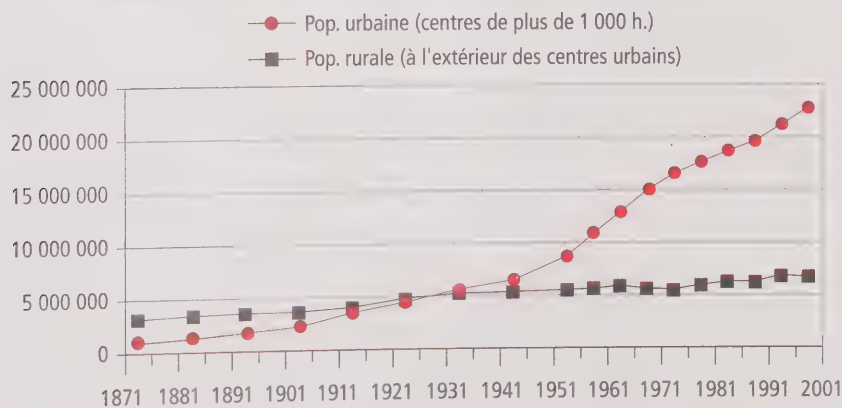
## Les motifs qui sous-tendent une Stratégie urbaine pour le Canada

- **Le millénaire urbain** : Le secrétaire général des Nations Unies, Kofi Annan, a déclaré que le monde était entré dans le « millénaire urbain ». Un taux sans précédent d'urbanisation est observé partout dans le monde. Trois milliards de personnes – soit près de la moitié de la population mondiale – vivent et travaillent dans les villes. En 2030, plus de 60 % de la population mondiale sera citadine. Les Nations Unies prévoient qu'en 2015, on comptera 26 méga-villes ayant une population supérieure à 10 millions de personnes.
- **La demande démographique** : Le recensement de 2001 confirme que

80 % des Canadiens habitent dans des centres urbains – une hausse de 5,2 % depuis le recensement de 1996. Cette croissance se concentre en majeure partie – 51 % – dans quatre grandes régions urbaines : Toronto/Golden Horseshoe, Montréal et les environs, Vancouver/Lower Mainland et le corridor Calgary-Edmonton. De même, le Canada compte plus de trente régions urbaines ayant une population de 100 000 personnes ou plus.

- **L'économie urbaine** : Plus que jamais, le Canada dépend de l'économie urbaine, les régions urbaines contribuant en grande partie à la richesse de la nation.
  - **Halifax** génère 47 % du PIB de la Nouvelle-Écosse.

**Figure 1 : Urbanisation du Canada – de 1871 à 1996**



Source : Statistique Canada, Recensements de la population, 1871-1996

- **La Communauté urbaine de Montréal** génère 49 % du PIB du Québec.
- **La Région du Grand Toronto** génère 44 % du PIB de l'Ontario.
- **Winnipeg** génère 67 % du PIB du Manitoba.
- **Calgary et Edmonton** génèrent ensemble 64 % du PIB de l'Alberta.
- **Vancouver** génère 53 % du PIB de la Colombie-Britannique.  
[ « *Metropolitan Outlook* », Conférence Board du Canada, printemps 2001 ]
- **L'innovation** : Selon la Stratégie d'innovation annoncée en 2002 par le gouvernement du Canada, le succès dépend des grappes géographiques. Dans une économie du savoir, les sources de l'avantage concurrentiel tendent à être localisées. Si nous voulons accélérer le rythme de l'innovation, nous devons améliorer la qualité de vie dans les régions urbaines. Nos établissements de recherche et nos établissements d'enseignement supérieur se trouvent pour la plupart en zone urbaine.
- **Les villes en crise** : Les preuves s'accumulent selon lesquelles les villes canadiennes sont en déclin à cause de la dégradation des infrastructures, de la diminution de la qualité de l'air et de l'eau, de la saturation de la circulation, de l'itinérance, de la polarisation croissante des revenus, de la marginalisation et des crises budgétaires. Les régions urbaines, qui disposent de peu de moyens, mis à part l'impôt foncier, pour générer des recettes, ont de plus en plus de difficulté à fournir les services de base et à réparer les infrastructures.
- **La prospérité future** : Les spécialistes s'entendent sur l'importance croissante des villes en tant que clé de la prospérité future du Canada. Aujourd'hui, il est plus important que jamais que les

administrations nationales suscitent et offrent des perspectives de croissance sociale et économique équilibrée dans les régions urbaines.

- **La mondialisation** : La capacité du Canada de faire concurrence avec succès sur les marchés mondiaux dépend en grande partie de la vitalité des régions urbaines canadiennes.
- **Les obligations internationales** : Le Canada est signataire de quelque 2 000 accords et traités internationaux. Nous avons l'obligation d'atteindre ou de dépasser les buts fixés dans ces accords, et les régions urbaines du Canada comptent parmi les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

### Élaboration de la Stratégie urbaine du Canada

Il existe un besoin de coordination, de collaboration, de cohésion, de représentation efficace et d'engagement face à une approche nouvelle pour les régions urbaines du Canada. La Stratégie urbaine du Canada propose au gouvernement fédéral diverses façons de jouer un rôle clé.

Si nous reconnaissons que les régions urbaines sont les moteurs de la croissance économique et sociale, alors nous devons élaborer un mécanisme qui vise à assurer leur réussite et leur compétitivité au XXI<sup>e</sup> siècle. Quel instrument convient le mieux à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie pour le Canada urbain qui fournit un cadre pour les politiques et les programmes futurs ? Les questions touchant aux mécanismes appropriés et à la responsabilité de leur mise en place feront l'objet de discussions au cours de la deuxième étape de notre mandat.

Une suggestion consiste à travailler dans le cadre d'un partenariat urbain, c'est-à-dire à collaborer avec tous les partenaires publics et privés et à les

consulter ainsi que mobiliser tous les intervenants pour qu'ils travaillent ensemble en vue de la réalisation des buts et des objectifs de la Stratégie urbaine du Canada. Le défi consistera à trouver un moyen de coordonner tous ces éléments au mieux des intérêts des régions urbaines.

Nous devons appliquer un « filtre » urbain à toutes les politiques et à tous les programmes, tant nationaux qu'internationaux, qui sont axés sur les régions urbaines. Une vision urbaine guidera les lois et politiques futures de façon à ce que les impacts négatifs et positifs des programmes conçus pour les centres urbains puissent être évalués.

Le Groupe de travail recommande la mise sur pied d'un groupe consultatif composé de représentants d'organisations nationales clés, du milieu universitaire et du monde des affaires qui serait chargé d'effectuer des consultations suivies et d'offrir des conseils sur la politique urbaine au gouvernement du Canada.

Nous recommandons également que le gouvernement du Canada encourage la recherche sur les meilleures pratiques nationales et internationales, produise de l'information sur les tendances et les conditions dans les régions urbaines canadiennes et fasse connaître les activités qu'il réalise ayant trait aux questions urbaines. En travaillant ensemble, nous pouvons planifier de nouveaux programmes, des politiques et des projets pour la prise en compte des questions urbaines hautement prioritaires, par exemple le logement, les infrastructures et les transports en commun.

### Les quatre piliers de la Stratégie urbaine du Canada

La Stratégie urbaine du Canada devrait s'appuyer sur les quatre piliers suivants :

#### 1. Engagement face à une approche nouvelle pour les régions urbaines :

Une approche nouvelle qui comprend une aide financière fédérale stable pour les programmes d'infrastructures urbaines et une aide financière pour les projets qui dépassent de toute évidence la capacité financière des administrations municipales. Les initiatives prioritaires devraient comprendre :

- un Programme national de logement à prix abordable;
- un Programme national d'infrastructures;
- un Programme national des transports.

2. **Coordination et cohésion** : Le gouvernement du Canada prend actuellement des décisions et dépense des fonds dans des secteurs qui ont un impact important sur l'économie et la qualité de vie en milieu urbain. La coordination au niveau du Cabinet des programmes, projets et dépenses actuels du gouvernement fédéral peut créer une synergie et cibler plus efficacement les activités du gouvernement du Canada. Nous devons continuer à faire en sorte que les Canadiens profitent du mieux possible de leurs impôts. À cette fin, le gouvernement du Canada doit examiner les questions d'importance nationale de façon coordonnée, non seulement dans les ministères mais aussi en consultation avec les autres instances publiques.

3. **Collaboration et consultation** : Il faut créer un mécanisme de collaboration efficace, dans les limites des compétences du gouvernement du Canada, avec nos partenaires des secteurs public et privé. Le gouvernement du Canada devrait aussi mettre en place un mécanisme visant à assurer que les régions urbaines sont consultées au sujet des modifications aux lois existantes et des nouvelles lois proposées

*« Je pense que nous avons constaté dans le cadre de bon nombre des vérifications faites par nous que le cloisonnement est beaucoup trop grand. Il s'agit de la façon dont on traite des questions horizontales au gouvernement notamment... J'aimerais espérer que l'on accorde plus d'attention au rôle de coordination... Je pense que c'est un défi que le gouvernement devra relever à l'avenir. »*

*[Traduction]*

Sheila Fraser  
Vérificatrice générale  
du Canada  
Mémoire au Comité  
permanent de la santé  
Février 2002

de même que sur les accords internationaux susceptibles de les toucher.

4. **Renforcement des capacités et communication** : Il faut créer des capacités à l'échelon fédéral pour assurer une meilleure compréhension des tendances et des conditions urbaines partout au Canada et dans le monde. Cette information contribuera à guider le processus décisionnel fédéral. Le gouvernement du Canada devrait déployer des efforts en vue d'élaborer de meilleurs moyens de communiquer l'information concernant les types d'investissements et les programmes destinés aux régions urbaines.

#### **Évaluation de l'efficacité et de l'efficacité de la Stratégie urbaine du Canada**

L'utilisation de mesures de gestion et d'évaluation du rendement est maintenant pratique courante tant à l'échelon national qu'au niveau international. Au Canada, un nombre croissant d'administrations provinciales et municipales utilisent les mesures du rendement pour suivre et évaluer l'efficacité de la fourniture des services et pour rendre compte aux parties intéressées. Au niveau fédéral, depuis l'adoption de la *Loi sur le vérificateur général* modifiée de 1995, les considérations relatives au développement durable sont enchâssées dans le mandat des ministères fédéraux par le truchement des mesures du rendement.

D'après le rapport de la Société canadienne d'hypothèques et de logement de 2002, intitulé *De la théorie à la pratique : Examen des critères d'évaluation du rendement pour la mise en œuvre de collectivités durables*, l'utilisation de mesures du rendement de concert avec un programme de gestion du rendement correctement conçu constitue « un outil inestimable permettant d'améliorer la responsabilisation, d'orienter l'élaboration et la révision

des politiques, d'évaluer les progrès, de connaître les économies au niveau des coûts des immobilisations et des coûts opérationnels et d'encourager une meilleure compréhension du sens de la viabilité des collectivités et de la nécessité de changements positifs » [Traduction].

Aux fins de la conception et de l'élaboration des mesures du rendement les plus efficaces, il faut combiner les recherches et les analyses de spécialistes à des consultations approfondies auprès des parties intéressées clés partout au pays. On trouve parmi celles-ci toutes les instances publiques, la fonction publique, les partenaires du secteur privé, les dirigeants communautaires et le grand public. La participation de ces groupes intéressés au processus permet d'accroître l'engagement vis-à-vis des mesures et des cibles, lequel est essentiel à la mise en œuvre d'un programme réussi de gestion du rendement et à l'obtention de résultats.

Il faudrait élaborer des critères précis pour l'examen et l'évaluation des actions et des investissements intégrés dans la Stratégie urbaine. En règle générale, la réalisation d'un programme de gestion du rendement se fait suivant un processus qui devrait inclure les éléments essentiels fondamentaux suivants :

- **Définir la vision** : Définir la vision, les buts et les objectifs à long terme, compte tenu des valeurs de tous les intéressés. Cette activité comprend l'examen, entre autres, des priorités régionales de même que des buts fixés aux termes des accords internationaux.
- **Déterminer la situation actuelle** : Examiner la situation actuelle et établir les données permettant de décrire les conditions présentes et passées. Évaluer dans quelle mesure chaque programme actuel respecte les valeurs des intéressés. Établir l'écart entre la situation actuelle et les buts à long terme.

- **Fixer des objectifs** : Établir des objectifs à court et à long terme dans les limites d'un échéancier raisonnable.
- **Élaborer un plan d'action** : Élaborer un plan d'action pour la réalisation des objectifs dans les limites des échéanciers établis. Le plan d'action comprendra le développement de pratiques nouvelles pour la prestation des services de manière plus efficace et efficace et la réalisation des améliorations visées. Celui-ci devrait comprendre l'adoption des meilleures pratiques observées partout dans le monde.
- **Évaluer les résultats** : Élaborer un cadre pour le suivi et la production de rapports, y compris un mécanisme pour l'analyse des résultats à intervalles appropriés. Il faudrait aussi un mécanisme pour la révision des objectifs en fonction des enjeux et des perspectives changeants.
- **Communiquer les résultats** : Concevoir une méthode pour la diffusion efficace des résultats et pour le respect de l'obligation de rendre compte à tous les intéressés. Il est aussi important de communiquer efficacement les réussites et les meilleures pratiques nouvelles de façon à offrir aux autres des exemples à suivre.

L'évaluation du rendement des investissements effectués et des mesures prises dans le cadre de la Stratégie urbaine du Canada permet au gouvernement du Canada de cibler en continu ses investissements et d'assurer que les ressources sont utilisées de manière efficace et efficace. L'adoption d'un programme de gestion du rendement permettra de fonder la Stratégie urbaine sur la réalisation des résultats et maintiendra la crédibilité.

## La Stratégie urbaine du Canada au XXI<sup>e</sup> siècle

La Stratégie urbaine du Canada devrait donner la possibilité au gouvernement du Canada de jouer un rôle important en vue de la réalisation des objectifs de la nation tout en rendant des comptes à tous les Canadiens.

Certaines des idées mises de l'avant par le Groupe de travail ne sont pas nouvelles. Au cours des années 70, sous l'autorité du ministre d'État aux Affaires urbaines, le gouvernement du Canada a examiné des politiques et des programmes en adoptant une perspective urbaine. Un certain nombre de mécanismes ont été établis au sein de ce ministère afin d'assurer que les questions urbaines reçoivent toute l'attention nécessaire. Parmi ceux-ci, mentionnons un conseil canadien des questions urbaines réunissant des représentants de tous les pouvoirs publics qui effectuaient des consultations sur des questions importantes, une unité de la recherche urbaine qui a contribué à faciliter le dialogue et à faire connaître les meilleures pratiques et un porte-parole chargé des objectifs urbains du gouvernement par le truchement d'un ministère et d'un ministre d'État.

Le ministère d'État aux Affaires urbaines avait pour mandat de concevoir des moyens appropriés permettant au gouvernement du Canada d'influer sur le développement des centres urbains et de réaliser les objectifs nationaux relatifs au Canada urbain. Les membres du Groupe de travail sont d'avis que ces idéaux et ces objectifs méritent d'être revus à la lumière de la « réalité nouvelle » où les régions urbaines sont les moteurs de l'économie du Canada.

Les défis sans cesse plus grands qui se posent aux grandes villes canadiennes ne sont pas faciles à relever et ils ont des ramifications étendues. Les problèmes auxquels font face les régions urbaines

*« Il est urgent que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership et façonne un programme urbain pour l'ensemble du pays. Pour être efficaces, il faut que les politiques, les programmes, les règlements, les normes et l'aide financière soient tous assujettis à une stratégie cohérente. Il incombe au gouvernement fédéral de mettre en place le cadre nécessaire à une nation urbaine concurrentielle. »*  
[Traduction]

Don Baxter  
2<sup>e</sup> sommet annuel sur les  
questions urbaines  
Novembre 2001

touchent tous les Canadiens – qu'il s'agisse de problèmes relatifs au logement, au transport, à la pauvreté, à la criminalité ou à la pollution. À cause de l'éventail des questions et de la diversité des conditions, nous avons besoin d'une stratégie qui met l'accent sur le Canada urbain – une stratégie qui reconnaît ses

ressources immenses, ses réussites économiques, ses capacités futures de même que les défis posés.

Par conséquent, le Groupe de travail recommande fortement que le gouvernement du Canada élabore une stratégie urbaine pour le XXI<sup>e</sup> siècle.<sup>1-2</sup>

Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :

1. élabore une Stratégie urbaine pour le Canada qui comprend :
  - une approche intégrée pour l'élaboration des politiques et des programmes dans le but de produire une stratégie urbaine cohérente et efficace;
  - l'examen de l'influence et de l'impact des politiques et des programmes fédéraux sur les régions urbaines (c'est-à-dire utiliser un « filtre urbain »);
  - un partenariat urbain solide élaboré en collaboration avec tous les pouvoirs publics, la communauté, le secteur privé et les citoyens, par le biais d'ententes et d'initiatives bilatérales, trilatérales et multilatérales;
  - des initiatives prioritaires, y compris :
    - un Programme national de logement à prix abordable;
    - un Programme national des infrastructures;
    - un Programme national des transports;
  - un organisme consultatif qui mène des consultations suivies et offre des conseils sur la politique urbaine à l'intention du gouvernement du Canada;
  - des mesures pour encourager la recherche sur les meilleures pratiques, la production de renseignements sur les tendances et les conditions et la communication au sujet des activités du gouvernement du Canada ayant trait aux questions urbaines.
2. Poursuive le dialogue et les échanges sur les mécanismes requis pour la conception et la mise en oeuvre d'une stratégie urbaine.

# Enjeux et perspectives

**L**e 9 mai 2001, le Premier ministre Jean Chrétien a annoncé la création du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines. Ce Groupe de travail est le moyen privilégié pour amorcer un dialogue avec les citoyens, les experts et d'autres pouvoirs publics sur les enjeux et les perspectives qui se posent aux régions urbaines du Canada, comme le gouvernement du Canada s'y était engagé dans le discours du Trône de janvier 2001.

Le Groupe de travail a pour mission d'explorer diverses façons dont le gouvernement du Canada peut travailler davantage en collaboration, dans le cadre de ses compétences, afin d'améliorer la qualité de vie dans les grands centres urbains du Canada.

Afin de très bien cerner ces questions, le Groupe de travail a mené des consultations auprès des ministres et des ministères fédéraux, des ministres provinciaux, des dirigeants municipaux, des urbanistes, des citoyens et des représentants d'organisations nationales et communautaires. Le Groupe de travail a également accepté les mémoires écrits des organisations et des experts intéressés.

Le Groupe de travail a choisi huit régions urbaines au Canada : Halifax, Montréal, la région de la capitale nationale, Toronto, Winnipeg, Edmonton, Calgary et Vancouver. Les membres du Groupe de travail se sont rendus dans chacune de ces régions pour rencontrer des experts locaux clés ainsi que des représentants de diverses organisations et des administrations. Nous avons rencontré plus de 700 personnes. Ces consultations ont été réalisées dans le cadre de tables rondes animées par un facilitateur. Les participants ont exploré les principes

et les priorités qui guident le gouvernement dans ses rapports avec les régions urbaines et ils ont proposé des changements en vue de rehausser et d'accentuer ce rôle. Ils ont examiné des questions d'intérêt local, des enjeux, des perspectives et des possibilités futures de même que diverses options pour la prise en compte de ces questions.

Le Groupe de travail a entendu parler de fierté municipale, de réussites économiques et de partenariats efficaces. Cependant, le Groupe de travail a aussi entendu parler des nombreux défis que la croissance pose aux régions urbaines, y compris les programmes liés à la qualité de vie et à la compétitivité économique, les contraintes financières et juridiques de même que l'incapacité des municipalités de s'occuper des problèmes de manière efficace et efficiente en l'absence de ressources suffisantes.

De plus en plus, les municipalités exigent que leur importance soit reconnue. Les municipalités sont les créations des provinces et des territoires et, sur le plan constitutionnel, elles relèvent des autorités provinciales et territoriales. Cependant, les questions qui touchent à la qualité de vie et à la croissance économique intéressent tous les pouvoirs publics et, en fait, touchent tous les Canadiens.

De façon générale, les participants ont dit que le gouvernement du Canada devrait accorder davantage d'importance aux préoccupations des régions urbaines au profit de la nation tout entière. Il faudrait noter cependant que la réussite des communautés rurales est elle aussi essentielle au bien-être et au développement économique de notre pays. En fait, l'approche du gouvernement actuel vis-à-

*« Au cours des dernières décennies, les villes canadiennes ont connu une période de croissance et de prospérité, de sorte que, de nos jours, la majorité des Canadiens et Canadiennes vivent, travaillent et se divertissent dans les centres urbains. Bien que les villes canadiennes aient su s'adapter à bon nombre des défis posés par la rapidité du changement, il est clair que des partenariats renforcés seront nécessaires si nous voulons maintenir et rehausser la qualité de vie dans nos grands centres urbains. »*

Le Premier ministre  
Jean Chrétien  
9 mai 2001

*« Dès lors que l'action fédérale influe sur la qualité de vie de nos villes et villages, sur leur compétitivité, sur leur composition sociale et démographique, il serait bien anormal qu'il n'y ait pas de relations directes et internes entre les dirigeants fédéraux et municipaux. Dans aucune fédération au monde on ne pourrait concevoir une telle absence de relation. Non seulement l'interaction fédérale-municipale peut-elle s'établir dans le plein respect des provinces, mais elle peut se faire avec leur concours, de façon à ce que les trois ordres de gouvernement établissent entre eux une synergie maximale. Tel est le but du gouvernement du Canada. »*

L'honorable Stéphane Dion  
Ministre des Affaires  
intergouvernementales  
Allocation prononcée à  
l'assemblée générale  
annuelle de la FCM  
26 mai 2001

vis du Canada rural serait un excellent modèle à suivre pour le renforcement de ses relations avec le Canada urbain.

En 1998, le gouvernement fédéral a parrainé un dialogue avec plus de 7 000 Canadiens dans les régions rurales et éloignées. Cette initiative a eu comme résultat l'intégration d'une « perspective rurale » dans l'élaboration des politiques et des programmes fédéraux ainsi que la création du Secrétariat rural et du Partenariat rural canadien. Elle a conduit à la coordination de programmes gouvernementaux dans le Canada rural et à des partenariats ruraux avec les administrations locales, les citoyens et les principaux intéressés, a donné une voix au Canada rural au sein du Cabinet et a donné lieu à des initiatives à long terme dans les communautés rurales – soit toutes des suggestions qui ont été faites au Groupe de travail au cours des consultations sur les questions urbaines, partout au pays.

Le gouvernement du Canada s'est toujours intéressé à la vie urbaine et il a toujours joué un rôle clé dans ce secteur. Depuis de nombreuses années, il œuvre activement, au sein de partenariats, avec des groupes intéressés à tous les niveaux dans le cadre de programmes qui contribuent à faire en sorte que les Canadiens urbains puissent profiter d'un milieu sécuritaire, d'une économie forte, de l'accès à l'enseignement post-secondaire, de parcs et de musées, de logements à prix abordable, de pensions et d'un soutien du revenu pour les familles.

Le gouvernement du Canada investit considérablement dans les zones urbaines, tant par sa présence matérielle que sous la forme des services qu'il offre. Au cours de l'exercice 2000-2001, **le gouvernement du Canada a investi plus de 55 milliards de dollars sous la forme de programmes** et de services directs et

indirects **dans les grands centres urbains**. Sont inclus dans ce montant les transferts aux provinces alloués aux régions urbaines. À titre d'employeur et de gestionnaire, le gouvernement du Canada dépense plus de **11 milliards de dollars annuellement sous forme de salaires** (inclus dans le montant susmentionné) et **il possède des propriétés évaluées à quelque 3 milliards de dollars** (valeur marchande estimative) dans les zones urbaines.

De nombreux ministères fédéraux ont un intérêt dans les questions urbaines en raison des objectifs nationaux et des obligations internationales. Le Groupe de travail croit que le gouvernement du Canada devrait examiner les dépenses et les programmes dans une perspective stratégique à travers une « dimension ou un filtre urbain ». De plus, les membres du Groupe de travail croient que les communications et la coopération entre les ministères fédéraux et le public sont essentielles pour que les investissements fédéraux profitent réellement aux citoyens.

Selon des participants aux consultations du Groupe de travail, le gouvernement du Canada doit mieux coordonner ses programmes et ses dépenses dans les zones urbaines, renforcer ses relations avec ses partenaires des gouvernements et avec les dirigeants communautaires, s'occuper des questions touchant plusieurs sphères de compétence et des obligations internationales et il doit aussi stimuler le développement communautaire et national. Les Canadiens sont fatigués des querelles incessantes entre gouvernements et ils veulent que leurs représentants élus travaillent ensemble à la réalisation de leurs objectifs et à l'exercice de leurs responsabilités. Le Groupe de travail croit qu'une approche coordonnée et coopérative réunissant tous les pouvoirs publics est nécessaire pour assurer la réussite du Canada urbain.

## ENJEUX ET PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

### Croissance et développement économiques

Comme dans d'autres pays, la richesse des régions urbaines du Canada contribue à la réussite des provinces où elles sont situées de même qu'à la richesse du pays tout entier.

Le Groupe de travail a appris que l'un des enjeux récurrents qui nuit à la croissance et au développement économiques est la dépendance vis-à-vis de l'impôt foncier en tant que principale source de recettes des administrations municipales. Fait ironique, le taux de croissance, soit une mesure du succès des centres urbains, est limité par la capacité des administrations municipales de toucher des recettes suffisantes pour suivre le rythme de la demande. Les recettes tirées des impôts fonciers sont limitées et ne tiennent pas compte de la capacité de payer du particulier ou de l'entreprise. Ce problème a été soulevé il y a près de 30 ans par la Fédération canadienne des municipalités dans le rapport de 1976 intitulé « *Puppets on a Shoestring* », et il fait encore l'objet de nombreuses discussions.

Certaines administrations provinciales et territoriales ont des ententes spéciales avec leurs municipalités en vertu desquelles ces villes ont des pouvoirs accrus leur permettant de générer des recettes et de conclure des partenariats avec le secteur privé. Malgré ces exceptions, le Groupe de travail a entendu des chefs d'entreprise et des dirigeants municipaux se dire de plus en plus préoccupés par le fait que les régions urbaines du Canada ne pourraient pas être concurrentielles tant que leurs recettes seraient insuffisantes. C'est particulièrement vrai alors que la tendance est au délestage, lequel a eu pour effet d'accroître les responsabilités sans pour autant

augmenter les sources de recettes.

L'évolution du Canada vers une économie urbaine exerce des pressions sur tous les centres urbains pour que ceux-ci soutiennent le développement et la croissance économiques. Pour que le Canada soit compétitif, du point de vue économique, sur les marchés mondiaux, les villes doivent attirer les entrepreneurs et les entreprises les plus innovateurs et les plus dynamiques. Les entreprises sont à la recherche de centres d'apprentissage et d'innovation, de travailleurs compétents, d'infrastructures améliorées, de coûts concurrentiels pour faire des affaires et de la meilleure qualité de vie possible. Pour faire concurrence sur la scène mondiale, nos zones urbaines doivent réunir, dans un cadre équilibré, des infrastructures, des attraits, un mode de vie et un environnement de grande qualité.

La mondialisation a des répercussions énormes sur notre économie. Dans une économie mondiale, les biens matériels et le savoir traversent facilement les frontières internationales. La plupart des grands centres urbains du Canada sont des points d'entrée, et les questions frontalières sont importantes pour le commerce et le tourisme. Nous devons faire la promotion des villes canadiennes sur la scène internationale en tant que destinations de choix pour les voyages et les affaires. Les activités commerciales du Canada se font principalement suivant l'axe nord-sud, c'est-à-dire qu'environ 85 % des exportations canadiennes sont acheminées vers les États-Unis. La capacité du Canada de faire concurrence avec succès sur les marchés américains et mondiaux dépendra de la force de nos villes.

La réussite économique des régions urbaines dépend dans une large mesure

*« Les villes canadiennes font concurrence à plus de 300 régions urbaines dans le monde entier, chaque jour. Ces régions concurrentes sont celles où l'innovation fleurit, celles où les industries de la nouvelle économie prospèrent et celles où les meilleurs talents de la planète demeurent. Leur force assure la réussite de leurs économies nationales. Les régions urbaines du Canada doivent pouvoir faire concurrence sur la scène internationale – il est clair que la prospérité future de notre pays en dépend. »*

[Traduction]

Elyse Allan, présidente et DG  
Chambre de commerce  
de Toronto  
Mars 2002

*Afin d'attirer les entreprises étrangères, nous devons simplifier le travail des commissaires financiers et créer une seule commission nationale des valeurs mobilières.*

Table ronde de la région  
de la capitale nationale  
21 octobre 2001  
et 18 mars 2002

*« Les gouvernements doivent reconnaître les premiers signes de l'émergence de filières et fournir l'appui communautaire pertinent. Chaque filière et collectivité d'accueil a ses points forts et ses problèmes. Le défi pour les gouvernements consiste à fournir le bon appui, au bon moment, pour créer les conditions propices à une croissance durable. Cet appui prend souvent la forme d'infrastructures qui soutiennent l'éducation, la formation, le réseautage et la recherche, dont les retombées sont évidentes mais qui ne peuvent être assurées par le secteur privé. »*

Industrie Canada  
La stratégie d'innovation  
du Canada  
« Atteindre l'excellence :  
investir dans les gens,  
le savoir et les possibilités »  
2001

de la compétitivité de ses grappes industrielles, c'est-à-dire « un ensemble d'industries du secteur privé et d'établissements du secteur privé reliés entre eux dont la production finale atteint les marchés à l'extérieur de la région » [ICF Consulting, 2000].

Le Canada bénéficie d'une main-d'œuvre hautement qualifiée mais la mobilité interprovinciale pose un obstacle important. Les travailleurs canadiens doivent pouvoir circuler librement entre les zones urbaines pour aller travailler là où des métiers ou des compétences précis sont en demande. En ce qui concerne de nombreux métiers et professions, les règlements provinciaux diffèrent, notamment au sujet de la reconnaissance des qualités et des compétences. Cette situation nuit à la mobilité individuelle et au développement économique.

De plus, l'émergence de nouveaux secteurs économiques (par exemple la biologie médicale, la fibre optique, les médias, Internet, etc.) signifie que les centres urbains ont besoin d'une main-d'œuvre polyvalente et possédant des compétences multiples. Ces nouveaux genres d'industries comptent sur des réseaux énormes et sur le regroupement des ressources, tant humaines que technologiques. Les zones urbaines doivent offrir une qualité de vie élevée mais abordable qui est attrayante pour tous, peu importe leur niveau de salaire. Ainsi, ces villes attireront les travailleurs compétents qui, à leur tour, attireront les entreprises et les investissements.

Le Canada occupe une situation avancée par rapport aux autres pays.

Selon l'étude faite par KPMG en 2002, intitulée « *Competitive Alternatives* », le Canada est le pays le plus efficace en termes de coûts pour les affaires, c'est l'un des pays les plus branchés à Internet et c'est un pays dont la main-d'œuvre compte parmi les plus qualifiées. Ces atouts font du Canada un pays très attrayant pour les investissements économiques – qui se concentrent en grande partie dans les zones urbaines.

Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance des centres urbains en tant que moteurs économiques. Industrie Canada et Développement des ressources humaines du Canada (DRHC) ont élaboré une **Stratégie d'innovation**, qui vise à augmenter la productivité, à accroître la recherche et l'innovation de pointe, à améliorer l'interconnectivité entre les zones urbaines à l'échelon régional, national et international et à hausser la qualité et le nombre de travailleurs qualifiés et d'ouvriers de métier. De plus, sous la direction de DRHC, le Forum des ministres du marché du travail déploie des efforts pour arriver à une mobilité plus efficace de la main-d'œuvre dans le but d'assurer l'observation complète des dispositions relatives à la mobilité de la main-d'œuvre de l'Accord sur le commerce intérieur.

Ces actions du gouvernement du Canada marquent un pas important vers l'accroissement de la compétitivité des centres urbains canadiens. Cependant, le développement économique ne peut être réalisé uniquement par le secteur privé ou par un gouvernement travaillant seul. Le Groupe de travail a constaté que la néces-

**Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :**

3. continue de collaborer avec les autres pouvoirs publics et appuie l'élaboration de stratégies de croissance économique régionale qui établissent des plans d'action prioritaires;
4. continue de travailler avec les provinces en vue de l'harmonisation des compétences professionnelles et de l'accréditation de la main-d'œuvre entre les provinces.

sité, pour le gouvernement du Canada, de continuer à appuyer le développement économique faisait l'objet d'un fort consensus. La coopération et la collaboration entre tous les pouvoirs publics et la communauté seront également nécessaires.<sup>3-4</sup>

### Innovation et recherche

L'innovation, la recherche et le développement sont des facteurs importants de la croissance économique d'une région urbaine et ils contribuent largement à sa compétitivité.

Le niveau d'innovation dans une économie dépend des compétences de la main-d'œuvre, du montant des investissements dans la recherche et le développement, du niveau de soutien des gouvernements et du secteur privé ainsi que du rôle des universités et des instituts de recherche.

Les universités ont un impact positif énorme sur le bien-être économique d'une région urbaine, surtout dans une économie du savoir. Non seulement les universités forment et instruisent des personnes hautement qualifiées, mais elles sont aussi des centres d'excellence en recherche-développement. Les universités canadiennes sont des chefs de file mondiaux qui oeuvrent en collaboration avec l'industrie et qui aident les régions urbaines en formant des leaders et des innovateurs pour les industries du savoir du Canada. Elles offrent un milieu propice à la recherche et au développement qui répond aux besoins des marchés changeants. Elles peuvent aussi nous aider à regagner la première place au chapitre de l'excellence en matière de pratiques urbaines. Nous devons appuyer nos établissements d'enseignement post-secondaire qui forment la main-d'œuvre canadienne.

Internet est un instrument nécessaire dans l'économie du savoir. Il permet aux

entreprises, aux gouvernements et aux citoyens de communiquer entre eux de façon extrêmement rapide et efficace – entre les régions, d'un bout à l'autre du pays, partout sur la planète. Les marchés qui possèdent des infrastructures de communications appropriées sont, en règle générale, les plus attrayants et les plus prospères sur le plan économique. Donc, il est important d'élargir et d'améliorer l'infrastructure à large bande pour que le Canada demeure des plus concurrentiels en tant que l'un des pays les plus branchés au monde. Pour cela, il faut entre autres accorder un intérêt spécial à l'élargissement de l'accès à large bande dans les régions rurales et éloignées de manière à relier les Canadiens à tous leurs concitoyens et au monde entier.

L'interconnectivité est également importante entre les gouvernements et les citoyens, les groupes communautaires et les entreprises privées. Le cybergouvernement, une innovation qui offre les informations et les services gouvernementaux par le truchement d'Internet, a la capacité d'accroître la responsabilité et d'améliorer la prestation de services. Le gouvernement du Canada est un chef de file dans le domaine de l'administration électronique et il élargit continuellement le contenu en information et en services offerts sur Internet.

Les grandes municipalités sont souvent à l'avant-garde dans le domaine des services électroniques mais, pour être efficace, la mise en oeuvre doit parfois franchir divers obstacles, par exemple le coût du développement et le contenu, l'accès aux spécialistes et le coût de la sécurité du site Web. Le fait de surmonter ces difficultés peut profiter tant aux gouvernements qu'aux citoyens parce que les responsabilités des diverses instances publiques sont clarifiées, les communications avec les citoyens sont améliorées et,

*Les économies régionales bénéficieront des investissements dans l'innovation et la recherche dans les universités ainsi que de l'aide financière à la recherche portant sur la concrétisation des idées sur le marché.*

Table ronde de Winnipeg  
11-12 octobre 2001

*« Des investissements importants dans l'infrastructure électronique sont nécessaires pour assurer la productivité, la croissance économique et la compétitivité à long terme du Canada. » [Traduction]*

Fédération canadienne  
des municipalités  
Programme national-municipal  
de l'infrastructure électronique  
Octobre 2001

*« L'innovation est un moteur économique. C'est l'un des moyens les plus importants qui permettent d'accroître la compétitivité, de générer la richesse, de créer des emplois et de maintenir une qualité de vie élevée. Cependant, l'innovation ne se suffit pas à elle-même. Il lui faut un environnement fertile où elle peut croître – un environnement sur lequel le gouvernement, les entreprises, les investisseurs, les milieux financiers, les universités et les Canadiens, individuellement, peuvent tous exercer une influence et qu'ils peuvent tous, dans une certaine mesure, contrôler. »*

[Traduction]

« Investing in Innovation »  
Le Conference Board du  
Canada

dans certains cas, la prestation des services se fait plus rapidement. Le partage des compétences et des meilleures pratiques peut entraîner des économies et améliorer l'uniformité des services électroniques offerts par les gouvernements.

Le gouvernement du Canada a fait montre de leadership dans de nombreux secteurs de l'innovation et de la recherche. Industrie Canada a mis en place la **Stratégie d'innovation** et plusieurs autres programmes qui incluent des partenariats avec le secteur privé, d'autres pouvoirs publics et la communauté. La **stratégie Un Canada branché** du gouvernement du Canada vise à donner accès à Internet à tous les Canadiens par l'entremise des écoles et des bibliothèques. Dans le cadre de cette initiative, le gouvernement fédéral a **investi plus de 55 millions de dollars dans nos centres urbains** par le truchement du **Programme d'accès communautaire**.

Industrie Canada a mis en place plusieurs stratégies et programmes pertinents dans le cadre de partenariats avec des universités et le secteur privé. Le **programme Partenariat technologique Canada (PTC)** a donné lieu à des investissements supérieurs à **1,8 milliard de dollars dans les centres urbains** au cours de l'exercice 2000-2001. En outre, le gouvernement du Canada investit actuellement des millions de dollars dans les établissements de recherche et les universités au moyen du parrainage de chaires de recherche et de centres d'excel-

lence pour encourager la recherche et le développement et mettre sur le marché des technologies innovatrices.

L'**Initiative sur les villes durables (IVD)** démontre avec succès que le gouvernement du Canada, le secteur privé, des groupes non gouvernementaux et d'autres pouvoirs publics peuvent travailler ensemble à la réalisation d'un objectif commun. Cette initiative vise à faire connaître le Canada en tant que source fiable de technologies de pointe et de connaissances avancées dans le domaine du développement durable des collectivités. Grâce à elle, nous sommes à même de constater que le partage des compétences et les efforts consacrés à tenter de remédier aux problèmes de développement dans d'autres pays nous permettent d'augmenter nos ventes à l'étranger et d'accroître notre présence sur les marchés extérieurs.

Une étude du Conference Board du Canada montre que les entreprises canadiennes ne sont pas aussi innovatrices qu'elles pourraient l'être et que le rendement du Canada, sur le plan de l'innovation, est faible comparativement à celui d'autres pays de l'OCDE. Il faut continuer de mettre l'accent sur l'innovation afin d'assurer la prospérité économique future du Canada.<sup>5-7</sup>

### Infrastructure durable

Chaque jour, les entreprises et les citoyens comptent sur les services gouvernementaux de base et sur l'infrastructure matérielle, par exemple les

Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :

5. tire parti du succès de l'Initiative sur les villes durables et continue de promouvoir et de soutenir les centres urbains canadiens en tant que sources d'innovation et de viabilité;
6. tire parti des partenariats existants avec les universités et les secteurs public et privé pour appuyer et faciliter la recherche-développement de même que l'innovation;
7. continue d'investir dans les services gouvernementaux électroniques.

télécommunications et Internet, les installations d'épuration de l'eau et de traitement des eaux usées, les routes, le transport en commun, les aéroports et les lignes de transport d'électricité. Le maintien des systèmes existants et la mise en place d'infrastructures nouvelles sont essentiels pour préserver la qualité de vie de tous les citoyens de même que les activités courantes des sociétés privées. L'infrastructure durable est le fondement de la croissance et du développement économiques, et c'est l'une des principales composantes de toute stratégie visant à promouvoir la compétitivité économique.

Le Groupe de travail a entendu des fonctionnaires municipaux dire qu'ils ont déjà été fiers des infrastructures de leur ville mais que, à cause du manque de ressources et de la croissance rapide, celles-ci sont maintenant en grande partie très dégradées et nécessitent des investissements importants. Le problème est surtout évident dans les secteurs des transports, de l'eau et du traitement des eaux usées.

Les zones urbaines du Canada connaissent actuellement une forte croissance économique et démographique mais les administrations municipales sont souvent incapables de faire face aux coûts qui y sont associés. La croissance exige la construction d'infrastructures nouvelles dans les zones nouvelles, le renouvellement des infrastructures vieillissantes et l'entretien des systèmes existants.

Un rapport récent d'Enid Stack pour l'Institut C.D. Howe, intitulé « *Municipal Finance and the Pattern of Urban Growth* » (février 2002) souligne le problème continu des régimes fiscaux municipaux qui encouragent les développements de faible densité lesquels, en règle générale, comportent des exigences accrues au niveau des infrastructures et, par conséquent, entraînent des coûts plus élevés pour les administrations municipales.

Le gouvernement fédéral de même que les administrations provinciales et municipales doivent travailler de concert pour relever le défi posé par la création d'infrastructures durables. Des partenariats entre les secteurs public et privé constituent une approche innovatrice et créatrice pour la recherche de solutions. De nombreux centres urbains forment des partenariats public-privé pour le financement et l'exploitation de divers projets d'infrastructure, par exemple des routes et des installations de traitement des eaux usées.

Le gouvernement du Canada doit continuer de reconnaître les difficultés financières auxquelles font face les administrations municipales au chapitre de l'entretien, du remplacement et de la construction des infrastructures. Le gouvernement fédéral, ayant reconnu le problème, a mis en place plusieurs programmes d'infrastructure axés sur des projets en milieu urbain et en milieu rural, par exemple le **Programme Infrastructures Canada, d'une durée de cinq ans, évalué à 2,05 milliards de dollars**, et plus récemment, le **Fonds d'infrastructure stratégique, d'un montant de 2 milliards de dollars**. Le Fonds d'infrastructure stratégique est conçu de manière à ce que le gouvernement du Canada travaille de concert avec les administrations provinciales et municipales, de même que dans le cadre de partenariats public-privé, en vue de la réalisation d'objectifs importants au niveau du maintien et de la création de grands projets d'infrastructures durables. De plus, des initiatives sont en cours, par exemple l'élaboration d'un guide sur les infrastructures durables au Canada (*Canadian Guide for Sustainable Infrastructure*) par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et le Conseil national de recherches du Canada (CNRC). Ce guide regroupera les

*La majeure partie des infrastructures de Toronto a plus de 30 ans. Pour demeurer compétitives, les régions urbaines doivent être en mesure d'obtenir un financement durable à long terme pour la réparation et l'entretien des infrastructures.*

Table ronde de Toronto  
9-10 octobre 2001

*« Au XXI<sup>e</sup> siècle, une économie moderne doit reposer sur une infrastructure matérielle solide pour pouvoir étayer la croissance de la nation et contribuer à rehausser la qualité de vie des citoyens. [...] Les investissements dans l'infrastructure stimuleront la création d'emplois et la confiance à court terme, et rendront l'économie plus productive et plus concurrentielle à long terme. »*

Le Plan budgétaire 2001

*« La congestion de la circulation est en train de devenir un gouffre économique toujours plus profond et une menace environnementale toujours plus grande, et les coûts de la conduite automobile continuent d'augmenter. En réponse au problème, le coefficient de remplissage des moyens de transport en commun, à l'échelon national, s'accroît chaque année depuis 1996 et il a brusquement augmenté de 3,4 % uniquement l'an dernier. Nous devons profiter de la situation actuelle en offrant de meilleurs services, plutôt que d'éteindre cet engouement par notre indifférence. » [Traduction]*

At the Crossroads : Towards a  
Federal Vision for Urban Transit  
Association canadienne du  
transport urbain  
Mai 2001

meilleures pratiques en matière de planification, de conception et de réalisation qui seront appliquées dans les villes partout au Canada.

Le gouvernement du Canada doit participer au processus visant à assurer la longévité et la durabilité des infrastructures matérielles du Canada. Il faudrait mettre l'accent sur la recherche de solutions créatrices qui font appel à tous les pouvoirs publics ainsi qu'au secteur privé.<sup>8</sup>

### **Transport multimodal intégré**

L'infrastructure des transports est une composante clé de la compétitivité économique de même que de la qualité de vie dans les zones urbaines. Le transport rapide et efficace des passagers et des marchandises est essentiel. Lorsque les moyens de transport ne permettent pas de répondre à la demande et que le transport est perturbé par la congestion et la saturation, les conséquences sont importantes.

Le problème de la saturation nuit grandement à la compétitivité dans nos régions urbaines. L'accès aux aéroports et aux ports, le ramassage et la livraison des marchandises, les horaires de livraison juste à temps et les activités commerciales souffrent tous de la congestion routière. L'encombrement des voies de circulation cause des pertes importantes au niveau de la productivité et des revenus commerciaux. Ce problème entraîne également une consommation accrue de carburant ainsi que des émissions additionnelles de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. La congestion nuit à la qualité de vie dans les zones urbaines. Les Canadiens passent de plus en plus de temps dans leur auto, prisonniers de la

circulation, pendant les trajets quotidiens entre la maison et le travail, l'école ou les loisirs. Le manque de modes de transport de remplacement appropriés, par exemple le transport en commun ainsi que des pistes cyclables et des sentiers de promenade, ajoute également au problème.

Le Groupe de travail a appris que le transport était un problème important – qu'il s'agisse des autos et des camions coincés dans les embouteillages dans les principales voies de circulation à Montréal, de la pression sur les quelques routes qui relient Ottawa et Gatineau, de la congestion sur les principales voies d'accès au centre-ville de Calgary ou de la saturation sur le pont Lions Gate à Vancouver. Il faut améliorer le transport urbain. Le Groupe de travail a été informé que la perte de productivité causée par la congestion entraîne des coûts estimés à 2 milliards de dollars dans la seule Région du Grand Toronto.

Les coûts de la construction, de l'entretien et de l'expansion de l'infrastructure des transports sont principalement à la charge des administrations municipales et, étant donné la croissance importante observée dans les régions urbaines, le nombre de véhicules sur les routes croît à un rythme exponentiel. La congestion n'est pas tant causée par un manque de routes mais plutôt par les investissements insuffisants dans les autres moyens de transport.

Les réseaux de voies de communication et l'infrastructure des transports sont essentiels à la circulation des marchandises et des personnes.

L'intégration des moyens de transport

**Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :**

8. établit un programme national d'infrastructures à long terme qui prendra appui sur les programmes actuels en vue de la fourniture d'un financement stable et fiable (c'est-à-dire 15 ans).

pourrait améliorer la circulation grâce à une dépendance moindre vis-à-vis de certains modes de transport et à une utilisation accrue d'autres moyens de transport. Le transport multimodal permettra d'accroître la compétitivité et le développement économiques et d'améliorer l'environnement et la qualité de vie.

Déjà, les programmes fédéraux d'infrastructure actuels, y compris le **Fonds d'infrastructure stratégique**, mettent l'accent sur les routes, les autoroutes et le transport en commun. De même, à Transports Canada, on travaille actuellement avec l'Association canadienne du transport urbain, la Fédération canadienne des municipalités et d'autres ministères fédéraux en vue de l'élaboration d'une vision stratégique en matière de transport urbain. Le gouvernement du Canada a engagé **600 millions de dollars**, de 2002 à 2006, dans le cadre du **Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)**, pour l'amélioration des voies de communication partout au Canada et notamment aux passages frontaliers vers les États-Unis. Le gouvernement du Canada encourage l'utilisation du transport en commun dans le cadre du **projet-pilote ECOPASS** qui permet aux fonctionnaires de payer leur carte d'utilisation des transports en commun au moyen de retenues automatiques sur le salaire.

Le Groupe de travail a entendu des représentants des administrations muni-

cipales, des entreprises et de groupes non gouvernementaux dire que tous les pouvoirs publics doivent investir davantage dans le transport urbain. La coopération tripartite et les accords entre les pouvoirs publics, de même que les partenariats avec le secteur privé, seront essentiels pour résoudre les problèmes posés par la congestion.

Les membres du Groupe de travail croient qu'il faudrait accorder une attention spéciale à l'amélioration de l'accessibilité du transport en commun et des services connexes, à l'amélioration des réseaux de transport régionaux, à l'établissement de liaisons entre les aéroports et les centres-villes au moyen de lignes ferroviaires voyageurs, à l'utilisation accrue du transport ferroviaire de marchandises, à l'amélioration de l'état des ports de même qu'à la conservation des corridors ferroviaires abandonnés en vue de leur utilisation future pour le transport par train léger sur rail ou pour l'aménagement de sentiers de promenade et de pistes cyclables.

Le Canada est le seul pays du G8 qui n'a pas de programme national d'investissement dans le transport urbain. Le Groupe de travail croit qu'il est temps que le gouvernement du Canada élabore un programme qui traite expressément du transport urbain. La *Transportation Equity Act for the 21st Century* en vigueur aux États-Unis pourrait être un modèle qui mérite examen.<sup>9-10</sup>

*L'expansion du transport par train léger sur rail et des échangeurs principaux sur la Yellowhead Trail sont des priorités dont il faut s'occuper afin de répondre aux besoins en matière de transport à Edmonton.*

Table ronde d'Edmonton  
23 août 2001

Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :

9. établisse un Programme national des transports qui :
  - fournit un financement durable à long terme pour les réseaux de transport public;
  - investit de façon stratégique dans des réseaux intégrés de transport multimodal; et
  - investit dans la liaison ferroviaire rapide entre les principaux centres.
10. veille à ce que les emprises et les corridors ferroviaires inutilisés soient préservés et rendus disponibles à leur valeur nette de récupération ou à titre gratuit pour le transport futur ou soient aménagés sous forme de sentiers récréatifs.

## ENJEUX ET PERSPECTIVES EN MATIÈRE SOCIALE

### Le Canada : une terre d'avenir

Le gouvernement du Canada doit veiller à ce que ce pays soit une terre d'avenir pour tous les Canadiens en dépit de ce qui les distingue sur les plans économique, social et physique. Nos zones urbaines abritent un nombre croissant de personnes vulnérables et il faut faire davantage pour tenter de résoudre des problèmes sociaux tels que la pauvreté, l'abus de drogues et d'alcool et la marginalisation. Les travailleurs à faible revenu et leurs enfants, les familles monoparentales, les personnes âgées, les Autochtones vivant en milieu urbain et les personnes handicapées sont ceux qui risquent le plus de connaître ces problèmes sociaux.

La polarisation des revenus est l'un des facteurs d'inégalité les plus évidents dans les zones urbaines. Le nombre de personnes vivant sous le seuil de faible revenu y est croissant. En 1998, plus de 5 millions de personnes se situaient sous le seuil de faible revenu avant impôts. Plus de la moitié de ces personnes (55 %) vivent dans les plus grandes zones métropoli-

taines du Canada – où se concentre 49,3 % de la population.

Un rapport plus récent de United Way of Greater Toronto et du Conseil canadien de développement social (CCDS), intitulé *A Decade of Decline*, montre que l'écart de revenu entre les ménages aisés et les ménages moins bien nantis s'est agrandi, la proportion des familles à faible revenu ayant augmenté, passant de 16,8 % à 20 % à Toronto, de même que celle des familles à revenu élevé, passant de 18 % à 23,2 % à Toronto. Ces chiffres font ressortir une tendance observable partout au pays et reflètent également l'élargissement de l'écart des revenus entre les quartiers.

Les personnes sous le seuil de faible revenu se retrouvent surtout chez les personnes âgées et les travailleurs à faible revenu, dans les familles monoparentales, chez les personnes handicapées, les immigrants, les réfugiés, les femmes et les Autochtones.

La pauvreté infantile et familiale est en hausse dans les villes canadiennes. En continuant de chercher des solutions aux problèmes de pauvreté, nous pouvons optimiser le développement des enfants et l'apprentissage continu, favoriser le développement d'une conscience communautaire et l'inclusion sociale.

Avec son **Programme d'action national pour les enfants** et l'**Entente sur le développement de la petite enfance (2000)**, le gouvernement du Canada a reconnu l'importance de cette question. Il faut toutefois faire beaucoup plus pour que nous puissions éliminer la pauvreté infantile au Canada.

Le phénomène croissant de consommation abusive d'alcool et autres drogues et tous les problèmes sociaux qui accompagnent ces toxicomanies sont une autre source de préoccupations. Il faut une **stratégie nationale sur les stupéfiants**

«... La pauvreté est un phénomène surtout urbain – la probabilité est plus grande qu'une personne pauvre vive en milieu urbain qu'ailleurs. »  
[Traduction]

Kevin Lee,  
La pauvreté urbaine au  
Canada, Conseil canadien de  
développement social, 2000

#### Personnes à faible revenu avant impôts vivant dans les régions urbaines, 1998

Toutes les régions urbaines de 500 000 habitants et plus	19,4 %
Halifax	17,9 %
Québec	20,3 %
Montréal	29,0 %
Ottawa-Gatineau	20,9 %
Toronto	14,8 %
Hamilton-Burlington	12,7 %
London	15,5 %
Winnipeg	21,0 %
Calgary	16,7 %
Edmonton	17,8 %
Vancouver	16,1 %

Source : Statistique Canada, CANSIM II.

pour renforcer les mesures de prévention, améliorer les traitements et la réadaptation et appuyer un train élargi de mesures d'application et de contrôle, comme des tribunaux spécialisés dans le traitement de la toxicomanie. Une telle stratégie accentuera également la coopération internationale antidrogue et appuiera la recherche et l'évaluation. [*Un meilleur avenir pour tous – Le plan d'action libéral, novembre 2000*]

L'**Entente de Vancouver** offre un excellent modèle de coopération fédérale-provinciale-municipale. Elle est axée d'abord sur la lutte contre la montée constante des cas de maladie, de crime, de pauvreté et de l'itinérance dans le quartier Downtown Eastside de Vancouver. L'entente établit une stratégie quinquennale de création d'une collectivité viable. Jusqu'à présent les résultats sont positifs et encourageants. D'autres zones urbaines éprouvant des problèmes similaires – Montréal et la prostitution, Halifax et le crime chez les jeunes – pourraient tirer profit de l'expérience de Vancouver.

Pour tirer profit de la gamme de programmes et de services offerts dans nos zones urbaines, il faut y avoir accès. Cet accès est particulièrement difficile pour les personnes handicapées et les aînés. Il existe des problèmes en ce qui a trait aux politiques du logement (vie

autonome), à l'accès au transport (y compris au transport adapté), aux édifices publics tels que les bibliothèques, les centres récréatifs et les musées, ainsi qu'en ce qui regarde l'accès à d'autres programmes et services communautaires. Il est important que le gouvernement du Canada fasse la promotion de l'intégration de tous et favorise la sensibilisation à ces questions au sein des collectivités.

Le gouvernement du Canada devrait continuer de lutter contre ces problèmes afin de faire en sorte que chacun puisse profiter de sa vie et de son travail dans son milieu. Nous devons promouvoir les valeurs canadiennes de compréhension, de tolérance et de respect de façon à ce que chacun ait la possibilité d'apporter quelque chose à la société.<sup>11-13</sup>

### Un logement convenable pour tous

Dans presque toutes les grandes régions urbaines, le Groupe de travail s'est fait dire que la pénurie de logements à prix abordable est l'une des plus grandes difficultés qui se posent en ce qui regarde la compétitivité économique et la qualité de vie. Les administrations municipales et les fournisseurs de logement ne peuvent répondre à la demande de logements à prix abordable et de refuges. Comme de plus en plus de gens migrent vers les villes, la pression qu'exerce la recherche de logements convenables se fait sentir sur la société dans son ensemble. La

Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :

11. examine les régimes fédéraux de soutien du revenu pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins de la population la plus vulnérable du Canada.
12. continue de collaborer avec les autres pouvoirs publics ainsi qu'avec les organismes d'aide à l'enfance afin de s'assurer que tous les enfants ont accès à des services de garde de qualité et à une éducation préscolaire, et réaffirme son engagement d'éliminer la pauvreté chez les enfants.
13. mette en œuvre une stratégie nationale sur les stupéfiants qui associera tous les pouvoirs publics, les organisations locales et le secteur bénévole.

*« Le manque de logements convenables limite les possibilités qui s'offrent aux gens, tant sur les plans de l'éducation, de l'emploi et de la participation à la vie de la société en général. »*

*[Traduction]*

Saskatoon Housing Initiatives  
Partnership; avril 2001

concurrence pour l'obtention d'un logement du parc immobilier déjà constitué s'intensifiant, les locataires occupant les logements les moins chers doivent de plus en plus se tourner vers des refuges ou continuer de vivre dans des logements surpeuplés.

La Société canadienne d'hypothèques et de logement estime que 1,7 million de familles ont un « besoin impérieux de logement ». Il s'agit dans la plupart des cas de familles avec enfants, de personnes âgées et de ménages autochtones.

[Rapport annuel de la SCHL pour 2001]

Un certain nombre d'autres facteurs, dont le très faible taux d'inoccupation, l'augmentation des loyers, la faible quantité de nouveaux logements locatifs, tant privés que sociaux – le nombre étant passé d'environ 37 000 à moins de 2 000 par an au cours des quatre dernières années – et le prix élevé des terrains viennent compliquer la situation. On estime qu'environ 656 000 familles consacrent plus de 50 % de leur revenu au paiement du loyer – soit 20 % de plus que ce qu'une famille devrait payer pour se loger. Cela laisse bien peu d'argent pour la nourriture, les vêtements, le transport et les besoins personnels.

[Rapport annuel de la SCHL pour 2001]

Le vieillissement de notre population exerce également sur les fournisseurs de logement une pression énorme en faveur de la construction de logements convenables à prix abordable. Pour les personnes âgées il ne suffit pas que les logements soient à prix abordable; il faut aussi qu'ils se situent près de magasins, de services et de moyens de transport dans des quartiers où elles se sentent à l'aise et où il existe des services de soutien.

Le phénomène des sans-abri est un problème complexe qui résulte de plusieurs tensions qui se font sentir dans les sociétés urbaines : pénurie de logements à prix abordable, débordement des refuges, manque de services d'aide pour les personnes à risque, chômage et pauvreté. Les maladies mentales et la toxicomanie sont également des causes importantes de l'itinérance. Le nombre de personnes qui mendient dans la rue, qui y dorment ou qui vivent dans des refuges démontre très nettement que le filet de sécurité sociale dont le Canada est si fier laisse échapper un segment de la société à travers ses mailles. Les participants à la table ronde de Calgary ont dit au Groupe de travail qu'à chaque nuit dans leur ville environ 1 200 personnes dorment dans des refuges. À la table ronde de Toronto, on nous a dit que la ville fournit un hébergement d'urgence à environ 30 000 personnes chaque année et que ce nombre augmente.

Si le Canada est jugé en fonction de la manière dont il remédie à ces problèmes, il semble alors qu'il reste encore beaucoup à faire. Le défi est énorme. Toutefois, en travaillant ensemble à la mise en œuvre de solutions à long terme, nous pouvons répondre aux besoins des gens vivant en marge de la société. Ce travail doit rassembler tous les pouvoirs publics, les citoyens et les organismes communautaires.

#### **Taux d'inoccupation des logements pour les régions urbaines, 2000**

Calgary	1,2 %
Edmonton	1,4 %
Gatineau	1,1 %
Halifax	3,5 %
Kitchener	0,7 %
Montréal	1,5 %
Ottawa	0,2 %
Québec	1,5 %
Regina	1,4 %
Toronto	0,6 %
Vancouver	1,3 %
Winnipeg	2,0 %

Source : SCHL, 2001

Après la publication de rapports sur le problème des sans-abri tels que le rapport Golden, selon lesquels le phénomène des sans-abri constitue une situation de crise à Toronto et dans d'autres grandes villes canadiennes, le gouvernement du Canada a désigné un coordonnateur fédéral auquel il a donné le mandat de faire une analyse approfondie de la question.

**L'Initiative nationale pour les sans-abri (INSA)**, lancée en décembre 1999, était dotée d'un **budget de 753 millions de dollars** pour corriger cette situation de crise. Une grande partie de cette somme était allouée à des programmes destinés aux groupes les plus fortement à risque. **Quarante-trois millions de dollars** ont été affectés au **Programme d'amélioration des maisons d'hébergement** de la SCHL, **59 millions** à la **Stratégie pour les Autochtones en milieu urbain** et **59 millions** au **Volet pour les jeunes sans-abri**.

En vertu de l'**Initiative de partenariats en action communautaire (IPAC)**, une pierre angulaire de l'INSA, **305 millions de dollars** peuvent être alloués à des ententes à frais également partagés avec des groupes des secteurs bénévole, sans but lucratif, public ou privé. L'IPAC appuie les collectivités locales dans la mise en œuvre de stratégies visant à prévenir et à réduire l'itinérance.

Dans le **budget de 2001**, le gouvernement du Canada a alloué une somme de **680 millions de dollars répartie sur une période de cinq ans à un programme de logement à prix abordable**. Le ministre des Finances a reconnu la nécessité d'adopter une démarche fondée sur la collaboration lorsqu'il a dit : « Le logement est un besoin fondamental [...] et il nous incombe à toutes et à tous que ce besoin soit comblé » [*Discours du budget à la Chambre des communes, 10 décembre 2001*]. Cet engagement s'appuie sur un partenariat financier avec les provinces

dont les paramètres ont été définis par le gouvernement du Canada et sur lesquels toutes les parties se sont entendues.

Jusqu'à ce jour, le Québec, la Colombie-Britannique, le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest ont signé un accord bilatéral avec le gouvernement fédéral.

Depuis de nombreuses années, le gouvernement du Canada travaille en partenariat avec le secteur des organismes sans but lucratif à la conception, à la construction, au financement et à la gestion de projets d'habitation; des maisons d'hébergement pour les femmes aux coopératives d'habitation. La Société canadienne d'hypothèques et de logement, l'organisme national du gouvernement responsable de l'habitation, a versé au cours de l'exercice 2000-2001 près de **820 millions de dollars** à 13 villes. Ce montant inclut des subventions pour les logements publics, les logements sans but lucratif et les logements coopératifs. Dans le cadre du **Programme d'aide à la remise en état des logements (PAREL)**, la SCHL a également dépensé plus de **100 millions de dollars** annuellement pour la rénovation de logements existants.

La Société immobilière du Canada Limitée, une société d'État non mandataire autonome, contribue de manière importante à l'accroissement du stock de logements à prix abordable au moyen de la vente de terres publiques excédentaires. Jusqu'à ce jour, **16 000 unités d'habitation, nouvelles ou rénovées**, ont été créées à travers le pays et **32 millions de dollars ont été dépensés** pour nettoyer des espaces urbains devant être utilisés pour y construire des ensembles résidentiels ou commerciaux. [*Rapport annuel de la Société immobilière du Canada Limitée pour 2000-2001*]

Le Groupe de travail a entendu le témoignage de groupes communautaires et d'organismes bénévoles qui s'occupent de mettre des logements à prix modique à

*« La présence de sans-abri ne constitue que la pointe de l'iceberg. Pour chaque sans-abri qu'on peut voir dans la rue, il y a quatre familles qui risquent de se retrouver sans toit. » [Traduction]*

FCM  
« Une stratégie nationale pour le logement abordable », octobre 2000

la disposition des familles nécessiteuses. Pour beaucoup de ces groupes, comme Habitat for Humanity et Options for Homes, les difficultés qu'ils éprouvent à travailler avec des fonds limités et à trouver des terrains convenables exigent qu'ils fassent preuve d'ingéniosité et d'inventivité. À titre d'exemple, le Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (OMERS) travaille en partenariat avec Concert Properties de Vancouver pour investir dans le logement locatif de niveau intermédiaire à inférieur ainsi que dans des grands projets d'infrastructure. Il est important de reconnaître et d'appuyer le travail de tels groupes et de les inclure dans toute stratégie de création de logements à prix abordable.

En dépit de ces initiatives, il subsiste une grave pénurie de logements. Un partenariat urbain fort et efficace peut servir d'assise à l'atteinte de l'objectif de donner à tous accès à un logement adéquat.<sup>14-15</sup>

### **Autochtones vivant en milieu urbain**

Il y a eu, au cours des cinquante dernières années, un accroissement considérable du taux d'urbanisation de la population autochtone. En 1951, seulement sept pour cent des Autochtones vivaient dans des zones urbaines. Aujourd'hui, plus de la moitié d'entre eux vivent hors des réserves, dans des villes pour la majorité. Selon des estimations

Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :

14. établit un programme national de logement à prix abordable qui pourrait inclure les éléments suivants :
  - renforcer le mandat de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, qui serait alors chargée de mettre en œuvre un programme national de logement à prix abordable en collaboration avec tous les pouvoirs publics et les fournisseurs d'habitations;
  - s'appuyer sur les programmes fédéraux de logements déjà en place;
  - modifier les critères de garantie de prêt hypothécaire de la SCHL de façon à établir un régime mieux adapté aux besoins des emprunteurs et plus souple;
  - allouer des ressources additionnelles au PAREL et lui donner plus de souplesse pour la remise en état des immeubles existants;
  - examiner le régime fiscal fédéral relatif aux logements locatifs et offrir des incitations adéquates;
  - établir des subventions pour les frais d'assurance hypothécaire de la SCHL;
  - fournir une assurance hypothécaire ciblée pour la reconstruction sur les terrains de friche industrielle dans les secteurs où il y a pénurie de logements à prix abordable;
  - faciliter les accords avec les municipalités en vue de donner à des groupes communautaires bénévoles d'aide au logement de petits lopins de terrain excédentaires appartenant à la Société immobilière du Canada Limitée;
  - offrir des subventions à des groupes communautaires d'aide au logement pour soutenir la remise en état et la conversion d'immeubles patrimoniaux afin d'en faire des habitations à prix abordable.
15. prolonge au-delà de trois ans la durée de l'Initiative de partenariats en action communautaire (IPAC) afin que l'objectif consistant à éliminer l'itinérance puisse être atteint.

récentes, la population urbaine d'origine autochtone devrait augmenter de manière spectaculaire au cours de la prochaine décennie [projection pour 1991-2016 de la *Commission royale sur les peuples autochtones*]. Les Métis et les Indiens non inscrits sont les segments les plus fortement urbanisés de la population autochtone. Comme pour beaucoup d'autres, c'est la recherche d'emplois, l'accès à l'éducation et à une meilleure qualité de vie qui attirent les Autochtones vers les centres urbains.

L'histoire de l'urbanisation des Autochtones du Canada se lit comme un conte de deux villes. Beaucoup d'Autochtones arrivent dans les villes mal préparés à faire face aux nombreuses difficultés que comporte l'adaptation à la vie dans un environnement urbain. Ils sont souvent « confrontés à des problèmes accablants qui prennent leur source dans un choc culturel, un sentiment d'impuissance, la discrimination et les difficultés économiques » [Traduction][*Commission royale sur les peuples autochtones*, 1996].

Par rapport à la population non autochtone, les Autochtones vivant en milieu urbain ont des revenus inférieurs, des taux inférieurs de participation à la main-d'œuvre et des taux supérieurs de chômage, un niveau de scolarité inférieur, un taux d'incarcération plus élevé et ils dépendent plus fréquemment de l'aide sociale. Si les Autochtones en milieu urbain vivent en général dans des conditions défavorables, les femmes autochtones et en particulier les mères chefs de famille autochtones sont les plus défavorisées.

Une étude sur la pauvreté en milieu urbain publiée par le CCDS a montré qu'en 1995 la probabilité de vivre dans la pauvreté était plus de deux fois plus élevée chez les Autochtones que chez les non-Autochtones et la situation est en gros la même aujourd'hui. Nulle part cette

pauvreté n'est-elle aussi prévalente que dans les centres urbains de l'Ouest canadien. Ainsi, à Regina les Autochtones constituaient environ 24,3 % de la population pauvre, soit plus de trois fois leur proportion dans la population totale. Pour l'ensemble du pays, le revenu moyen des Autochtones est de 33 % inférieur à celui de la population non autochtone et les taux de chômage sont chez eux presque deux fois plus élevés. Les Autochtones étant assez fortement concentrés dans l'Ouest canadien, les conditions économiques et sociales défavorables qui y ont cours dans ces centres déterminent dans une grande mesure les données sur la situation dans laquelle se retrouve l'ensemble de la population autochtone.

Certains phénomènes évoluent de façon positive. Une classe moyenne autochtone relativement importante a émergé en milieu urbain au cours des dernières décennies et un nombre croissant d'Autochtones obtiennent un diplôme d'études supérieures. Il y a maintenant 30 000 diplômés et 27 000 étudiants inuits et des Premières nations qui suivent des cours dans des collèges et des universités à travers le Canada. [*Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Mémoire soumis au Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines, février 2002*]

La population autochtone urbaine est nettement plus jeune que la population non autochtone et de tous les groupes c'est elle qui augmente le plus rapidement. Presque la moitié des Autochtones de moins de 25 ans vivent dans des zones urbaines où ils sont confrontés à de nombreuses difficultés. On a fait valoir auprès du Groupe de travail que ces Autochtones ont besoin d'un encadrement pédagogique plus poussé dans les écoles primaires et secondaires. Bien que les jeunes Autochtones soient porteurs d'avenir, si on ne tient pas compte des

*Nous avons besoin, pour les Autochtones vivant en milieu urbain, d'une vision nationale incluant l'attribution de fonds et de ressources à des programmes de formation préalable à l'emploi, de formation en dynamique de la vie, de construction de logements à prix abordable, de type initiatives jeunesse et de santé.*

Table ronde de Vancouver,  
15 et 16 novembre 2001

difficultés auxquelles ils font face les conséquences seront désastreuses, tant pour les collectivités autochtones que pour la société canadienne dans son ensemble.

Le Groupe de travail a appris que le manque de logements à prix abordable est l'un des plus graves problèmes auxquels sont confrontés les Autochtones des milieux urbains. Des ghettos se forment dans les quartiers centraux des villes, les bandes de rue, le crime, l'abus de substances psychotropes et autres maux sociaux y prolifèrent. Pour résoudre ces graves problèmes, il faut adopter une approche de coopération en ce qui a trait au logement et au crime. Si nous ne nous en occupons pas, notre paix sociale en souffrira inévitablement.

La sénatrice Thelma Chalifoux (Alberta), membre du Groupe de travail et présidente du Comité sénatorial permanent des peuples autochtones, a fait les importantes remarques suivantes en ce qui regarde les questions de logement :

- Les Premières nations, les Métis et les Inuits ont leurs propres sociétés d'habitation un peu partout au Canada. Certains de ces programmes permettent à tous les groupes autochtones de se louer des logements les uns aux autres, mais d'autres ne le permettent pas. Un règlement exigeant qu'on ne tienne pas compte du statut DOIT être inclus dans tous les accords d'exploitation afin de garantir que tous puissent profiter de manière équitable d'une stratégie nationale sur le logement.
- De nombreux accords fédéraux-provinciaux de transfert étant encore négociés, ceci a créé beaucoup de confusion au sujet des compétences propres à chacun. Pour l'ensemble du pays, il y a dans les centres urbains environ 11 000 unités d'habitation autochtones pour desservir une population croissante, dont une partie est gravement démunie et a besoin d'un logement adéquat.

**Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :**

16. examine la politique et le processus de planification en matière de financement des programmes pour les Autochtones en milieu urbain et mette au point une démarche plus coopérative et mieux coordonnée avec les autres pouvoirs publics en vue d'un financement stratégique et d'une meilleure prestation des programmes et services destinés à ces Autochtones.
17. établisse des partenariats avec les autres pouvoirs publics et les groupes communautaires autochtones en vue de trouver des façons de réduire la pauvreté, d'offrir des possibilités d'emploi et d'augmenter le stock de logements à prix abordable pour la population autochtone urbaine et pour les jeunes en particulier.
18. travaille en collaboration avec nos partenaires urbains en vue d'augmenter le nombre de projets pilotes réalisés dans des centres urbains choisis, actuellement inclus dans la Stratégie pour les Autochtones en milieu urbain.
19. favorise la coopération entre les réserves urbaines et les régions urbaines avoisinantes.
20. analyse les politiques actuelles et conçoive des façons de cibler les besoins particuliers de la population autochtone urbaine, y compris les Métis et les Indiens non inscrits.
21. en coopération avec les Premières nations, les Métis et les Indiens non inscrits, renforce le soutien à l'éducation au niveau post-secondaire afin de mieux répondre aux besoins des Autochtones vivant en milieu urbain.

■ Pour qu'on puisse s'attaquer efficacement aux nombreux problèmes sociaux qui découlent du manque de logements dans nos centres urbains, il faut faire de l'établissement de partenariats avec les fournisseurs autochtones de logements déjà en place une priorité. Les fournisseurs de logements des quartiers centraux et les administrations municipales doivent être inclus dans tous les projets de partenariat.

En établissant sa **Stratégie pour les Autochtones en milieu urbain**, le gouvernement du Canada a reconnu les problèmes croissants de la population autochtone urbaine. On estime **qu'au total 270 millions de dollars sont alloués annuellement**, par le biais de divers programmes, à des projets destinés à ces Autochtones. À titre d'exemple, l'**Initiative nationale pour les sans-abri (INSA)** vient appuyer la **Stratégie pour les Autochtones en milieu urbain en allouant 59 millions de dollars pour des refuges** et d'autres actions visant à venir en aide aux sans-abri au sein de la population autochtone.

Pour accroître l'efficacité de la Stratégie pour les Autochtones en milieu urbain, il doit y avoir une meilleure coordination entre les ministères et les gouvernements et municipalités, et des ressources supplémentaires doivent y être consacrées pour faire l'essai de méthodes d'action novatrices. Le Groupe de travail croit que les responsables de la Stratégie pour les Autochtones en milieu urbain devraient coordonner la mise en œuvre des actions destinées à ces Autochtones.

Les questions de partage des compétences sont venues compliquer davantage la situation en ce qui regarde les Autochtones vivant en milieu urbain. Tous les pouvoirs publics doivent faire un effort soutenu pour travailler en collaboration en vue d'améliorer le sort de ces Autochtones.<sup>16-21</sup>

## Le Canada : Un pays bâti à partir de l'immigration

Le Canada a toujours été perçu comme une terre d'avenir par des millions d'immigrants et de réfugiés et il l'est toujours. L'immigration est la base de notre société multiculturelle et contribue aux valeurs canadiennes de compréhension, de tolérance et de respect.

Environ 220 000 immigrants et réfugiés entrent au Canada chaque année. Quatre-vingt-cinq pour cent d'entre eux s'installent dans des centres urbains. Environ 48 % des immigrants et des réfugiés se sont établis à Toronto, 15 % à Vancouver, 12 % à Montréal et 8 % dans les villes de Calgary, Ottawa-Carleton, Edmonton, Winnipeg, Hamilton, London, Québec, Halifax, Regina, Saskatoon et Victoria [*Citoyenneté et Immigration Canada. Mémoire présenté au Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines, 2001*].

Les immigrants hautement qualifiés et les travailleurs temporaires jouent un rôle important dans le développement d'une économie fondée sur le savoir. Beaucoup d'entreprises sont confrontées à une grave pénurie de travailleurs de la construction, de plombiers, d'électriciens, de maçons, de menuisiers et d'outilleurs-ajusteurs qualifiés. La main-d'œuvre immigrante qualifiée contribue de manière importante à la croissance économique des centres urbains.

La mesure du succès de toute politique d'immigration est le degré d'intégration des personnes et des familles aux collectivités dans lesquelles elles vivent. Pour beaucoup de familles, l'aide apportée en matière de logement, d'emploi et de services aux enfants est essentielle pour surmonter les obstacles à une intégration en douceur et pour leur indépendance. Après une courte période, les nouveaux venus sont en mesure de contribuer économiquement, socialement et

*L'immigration est une source importante de main-d'œuvre et d'idées nouvelles. Le gouvernement devrait investir davantage dans l'immigration et veiller à ce que la politique d'immigration reflète les besoins des régions urbaines.*

Table ronde de Montréal,  
12 et 13 novembre 2001

culturellement à l'édification de la société canadienne. Au cours de l'exercice 2000-2001, **Citoyenneté et Immigration Canada a consacré plus de 320 millions de dollars à des programmes d'établissement et de langues**, ces sommes étant dépensées dans les grandes régions urbaines, la plus grande partie allant à Toronto, Montréal et Vancouver. Ce chiffre ne tient pas compte des paiements de

transfert aux provinces dans le cadre du Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux. Certaines personnes ont également dit au Groupe de travail que les programmes actuels sont parfois de trop courte durée pour être efficaces et qu'en conséquence les administrations municipales doivent combler le vide en recourant à leurs programmes de soutien.

**Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :**

22. conçoive une démarche cohésive assurant une coordination entre les pouvoirs publics et les organisations non gouvernementales qui offrent des services d'établissement, une formation linguistique et des ressources culturelles en vue de mieux répondre aux besoins de la population immigrante.
23. révise avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales la formule de financement de l'établissement, des programmes d'intégration et des services offerts dans les centres urbains.
24. consulte les régions urbaines et travaille en collaboration avec elles en ce qui regarde les politiques et programmes d'immigration.
25. accorde plus de ressources aux organisations non gouvernementales et aux groupes communautaires afin qu'ils puissent offrir davantage de services de soutien aux familles et en particulier des cours de langue pour les femmes et leurs enfants.
26. fasse connaître aux immigrants éventuels, AVANT qu'ils ne quittent leur pays d'origine, ainsi qu'aux nouveaux arrivants les conditions et services qui existent au Canada et leur remette une pochette d'information « Bienvenue au Canada » bien conçue et à jour dressant la liste des services auxquels les nouveaux venus ont accès.
27. simplifie le processus de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié de façon à ce que toutes les revendications soient traitées avec une efficacité maximale et le plus rapidement possible.
28. offre aux nouveaux arrivants un accès à des programmes de recyclage et de formation adéquats ainsi qu'une évaluation de leurs titres de compétence et un accès aux métiers et professions.
29. incite Développement des ressources humaines Canada à conclure davantage d'ententes sectorielles afin que le processus d'entrée des travailleurs étrangers temporaires soit plus rapide et plus efficace et de pallier ainsi les pénuries de main-d'œuvre nationales et régionales.
30. organise avec tous les pouvoirs publics une conférence bisannuelle sur l'immigration afin que les provinces et les régions urbaines dont la population diminue puissent profiter de l'expertise et des ressources nationales pour attirer de nouveaux venus.
31. poursuive les négociations avec les gouvernements provinciaux qui n'ont pas encore signé une entente bilatérale sur les politiques d'immigration.

Les immigrants font face à plusieurs défis quand il s'agit de s'intégrer à la société canadienne. La langue constitue un obstacle de taille. Le manque de ressources pour l'enseignement de l'anglais et du français langues secondes aux immigrants et l'acquisition nécessaire de nouvelles compétences font souvent obstacle à leur capacité de s'intégrer à la population active et de combler le manque de main-d'œuvre. Les cours de langue, spécialement pour les femmes et les enfants, sont donc l'un des plus importants services offerts par les organismes de rétablissement. Le manque de reconnaissance de la scolarité et des qualifications professionnelles acquises à l'étranger constitue un autre obstacle. Même les professionnels hautement qualifiés qui immigreront ici ont souvent de la difficulté à trouver un emploi dans leur domaine parce que les associations professionnelles n'acceptent pas toujours leurs titres de compétence obtenus à l'étranger.

La ville d'Ottawa, en partenariat avec Développement des ressources humaines Canada et des partenaires communautaires et commerciaux, administre un programme d'emploi fructueux et novateur intitulé Partenaires pour l'emploi, qui aide les immigrants à trouver du travail.

Le manque de logements à prix abordable est un autre problème important pour les immigrants. En raison des faibles taux d'inoccupation et des loyers élevés de nos régions urbaines, beaucoup de nouveaux arrivants ne peuvent trouver un logement adéquat et à portée de leur bourse pour eux-mêmes et pour leurs familles. Des programmes de rétablissement inadéquats, la difficulté de trouver un emploi convenable et le manque de logements à prix abordable, tout cela fait en sorte qu'un grand nombre d'immigrants se retrouvent dans une situation de pauvreté. [*Le Groupe de travail sur la pauvreté, 1998*].

Les réfugiés qui s'établissent au Canada sont confrontés à une série de difficultés qui leur sont propres, mais aussi à bon nombre des obstacles auxquels font face les immigrants. Les aspects les plus importants sont le besoin d'un logement ou d'un refuge temporaire et l'accès aux services sociaux et de santé.

L'immigration pourrait contribuer davantage à l'économie fondée sur le savoir, à la main-d'œuvre, à la qualité de vie et à la mosaïque culturelle canadienne. La mise en œuvre de politiques et de programmes adéquats, en partenariat avec les ministères compétents, les organismes communautaires et tous les pouvoirs publics est essentielle pour aider les nouveaux arrivants à enrichir le capital humain canadien.<sup>22-31</sup>

### **Des milieux sûrs – Des quartiers en santé**

Les Canadiens veulent se sentir en sécurité, sachant qu'ils sont bien protégés et que des services compétents sont en mesure de réagir en cas de crise.

La prévention du crime et la sûreté des rues exigent une détection précoce des problèmes et un effort visant à éliminer les facteurs de risque économiques et sociaux qui existent dans certaines communautés. Ce sont les forces policières et les organismes communautaires, qui ont une connaissance directe des conditions qui règnent, qui sont les mieux en mesure de réaliser ces objectifs.

Dans beaucoup de localités au Canada, des organismes communautaires, des dirigeants d'entreprise, des services policiers, le gouvernement provincial et des administrations municipales ont formé des partenariats dans le but de concevoir des stratégies novatrices pour faire face aux problèmes de sécurité propres aux localités concernées. On peut donner comme exemples de partenariats locaux fructueux les programmes

« Des analystes internationaux de plus en plus nombreux font valoir que les arts et la culture peuvent aider à attirer et à retenir des travailleurs qualifiés et, en bout de ligne, à établir une économie forte, rayonnante et concurrentielle au plan international. En outre, de plus en plus de recherches montrent que les arts et la culture contribuent pour beaucoup à la qualité de vie à l'intérieur des villes, créant une culture urbaine dynamique propre à la créativité et à l'innovation. »  
[Traduction]

Culture and Economic Competitiveness: an Emerging Role for Arts in Canada  
Canada West Foundation,  
Mars 2002

« John School » et « Streetlight Support Services » qui ont été établis dans plusieurs zones urbaines pour tenter de résoudre les problèmes liés à la prostitution. Certaines de ces stratégies sont devenues si efficaces qu'elles ont été reprises par d'autres autorités publiques au Canada et à travers le monde.

Dans un certain nombre de communautés ethniques on a conçu des programmes particuliers pour faire face aux problèmes qui s'y posaient. À titre d'exemple, la Jamaican Canadian Association, par l'entremise de sa coalition Building Hope, cherche à établir des partenariats dans le but de mettre au point son programme Black Youth Violence – Causes and Cures, à l'intention des jeunes Afro-Canadiens. Ce programme, tout comme d'autres mis sur pied un peu partout au Canada, devrait être encouragé et appuyé.

**Le Programme national de prévention du crime**, qui dispose d'un budget annuel de 68 millions de dollars, a récemment annoncé la réalisation d'un projet dans le quartier San Romanoway de Toronto. En finançant ce projet, le gouvernement du Canada a incité les gens d'affaires à fournir des fonds additionnels pour la mise sur pied de programmes pour les jeunes dont les besoins étaient pressants. Ce projet n'est qu'un exemple parmi des centaines de projets similaires dans lesquels le gouvernement du Canada a investi des fonds en partenariat avec la collectivité locale, le monde des affaires et d'autres instances publiques.

En raison des événements récents, l'importance des équipes d'intervention d'urgence s'est accrue. Pour toutes les régions urbaines, la capacité d'intervention en cas d'attaques terroristes ou de catastrophes naturelles est devenue une préoccupation d'importance majeure. La capacité de réagir adéquatement en situation de crise exige la coopération de beaucoup d'organismes, dont les divers paliers de gouvernement et d'administration, les hôpitaux, les services d'incendie et de police.

Le gouvernement du Canada apporte de plusieurs façons un appui à ces interventions. Ainsi, dans le budget de 2001, une somme de **513 millions de dollars répartie sur une période cinq ans** a été réservée pour renforcer la capacité du Canada de réagir à des attaques terroristes de types chimique, biologique, radiologique ou nucléaire. Il existe également un programme destiné à aider nos régions urbaines à former les premiers intervenants, soit le **Programme de préparation opérationnelle par le biais du Plan national de lutte contre le terrorisme**. En février 2001, le **Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile** a été créé afin de faire en sorte que les collectivités locales aient les moyens voulus pour réagir en cas de crises importantes.<sup>32-33</sup>

### **La préservation de notre patrimoine et de notre culture**

Des communautés fortes créent des villes fortes, attrayantes et concurrentielles. La

Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :

32. coopère avec tous les pouvoirs publics ainsi qu'avec les collectivités locales et continue de leur fournir des ressources afin de garantir que les services de police et d'urgence disposent de suffisamment de ressources pour protéger adéquatement les Canadiens.
33. continue d'appuyer les initiatives novatrices issues des collectivités locales dans le cadre du Programme de prévention du crime.

création de communautés fortes exige une stimulation de la société civile, la promotion des arts et de la culture ainsi que la préservation du patrimoine et de l'histoire.

Les régions urbaines doivent être des vitrines de la culture régionale, nationale et internationale. Des témoins ont dit au Groupe de travail que dans les grandes zones urbaines les institutions culturelles – les musées, les galeries d'art, le théâtre et la musique – ont connu des temps difficiles à cause d'un manque de ressources. Dans certains pays, la compétitivité culturelle est perçue comme une composante essentielle de l'image d'une ville raffinée et qui a du succès. Nos régions urbaines doivent engager un dialogue au sujet du financement et de la conception de la culture. Le Groupe de travail recommande que le maintien de sa participation au développement des arts et de la culture soit un principe de base de la politique urbaine du gouvernement du Canada. Les régions urbaines du Canada doivent s'efforcer de devenir des centres d'excellence de calibre international.

Les sites patrimoniaux sont un élément important du caractère de nos villes et ils doivent être protégés. La restauration des bâtiments patrimoniaux peut toutefois se révéler une entreprise fort coûteuse. Il existe de bons exemples de bâtiments historiques qui ont été restaurés et convertis en locaux commerciaux de grande valeur ou en logements, ce dont nous avons grand besoin. On a dit au Groupe de travail que des groupes

communautaires ont besoin d'aide pour restaurer des bâtiments de grande valeur et utiliser leurs locaux.

Le gouvernement du Canada devrait s'appuyer sur les excellents programmes de promotion des arts, de la culture et de la conservation des sites patrimoniaux que met en œuvre le ministère du Patrimoine canadien, notamment le Programme national de formation dans le secteur des arts, le **Programme de consolidation des arts et du patrimoine canadiens et le programme visant à brancher les Canadiens sur les arts**. En ce qui regarde les sites patrimoniaux, Héritage Canada a récemment annoncé une stratégie d'investissement dotée d'un budget de **24 millions de dollars aux fins de la conservation des lieux historiques**.<sup>34-35</sup>

### L'édification de communautés

Les bénévoles constituent une ressource importante et un atout pour toute collectivité. On estime qu'il y a plus de 175 000 groupes de la société civile au Canada, et chaque année 6,5 millions de Canadiens consacrent du temps et de l'énergie au bénévolat. Les groupes communautaires et les organismes caritatifs offrent souvent des services dans des secteurs que les gouvernements et le secteur privé ne peuvent atteindre. Les organismes de la société civile et le bénévolat jouent un rôle important dans la formation d'un capital humain et le maintien de la paix sociale dans les régions urbaines.

Le gouvernement du Canada a à cœur

*Nous devrions continuer de nous appuyer sur l'initiative Bénévoles Canada qui reconnaît l'importance des citoyens et du bénévolat dans l'édification des communautés et la formation du capital humain.*

Table ronde de Calgary,  
1er février 2002

#### Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :

34. continue de solidifier notre investissement dans le secteur des arts et de la culture au sein de nos collectivités urbaines.
35. accorde des subventions en faveur de la restauration et de la conversion de biens patrimoniaux et mette au point des mécanismes d'incitation au réaménagement et à la restauration à des fins commerciales et résidentielles.

de renforcer ses relations avec le secteur associatif. En juin 2000, il a lancé l'**Initiative sur le secteur bénévole et communautaire**, dotée de **94,6 millions de dollars** en faveur de certaines activités. Il est allé plus loin en décembre 2001 : **50 millions de dollars** ont alors été prévus sur cinq ans pour l'**Initiative sur le secteur bénévole et communautaire**.

Les organisations sans but lucratif telles que Centraide et les fondations communautaires jouent un rôle important dans la société civile. Ainsi, au Canada, il y a plus de 114 fondations communautaires dont les actifs combinés d'une valeur supérieure à 1,4 milliard de dollars sont investis par des spécialistes dans divers portefeuilles. Les revenus tirés de ces investissements sont remis à la collec-

tivité sous formes de subventions à des groupes à but non lucratif ou pour des projets et programmes. Pour les collectivités, de telles organisations constituent un moyen efficace de mettre en commun des investissements et des dons de bienfaisance pour créer un outil de financement efficace.

Il est important d'édifier une société civile pour créer des villes prospères offrant une qualité de vie élevée, où les investisseurs veulent faire des affaires et où les gens aiment vivre et travailler. Il est donc également important que le gouvernement du Canada soutienne les organisations telles que Centraide et les fondations communautaires puisqu'elles attirent et favorisent les investissements et les dotations privés.<sup>36-38</sup>

**Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :**

36. étudie des mécanismes pour favoriser une augmentation des investissements et des dons en faveur des Fondations communautaires, des sociétés philanthropiques, des œuvres de bienfaisance et des groupes locaux.
37. facilite l'échange des meilleures pratiques au sein du secteur associatif et des œuvres de bienfaisance.
38. continue de reconnaître et d'encourager l'importante contribution du secteur bénévole à l'édification d'un pays formé de communautés fortes.

## ENJEUX ET PERSPECTIVES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

### Qualité de l'eau

La question de la qualité de l'eau s'inscrit dans le problème plus vaste consistant à faire l'équilibre entre la santé de l'environnement et les éléments sociaux et économiques qui rendent nos villes vivables et concurrentielles. La qualité de l'eau est une préoccupation croissante des Canadiens, surtout après les événements inquiétants de Walkerton, en Ontario, et North Battleford, en Saskatchewan.

La pratique irréfléchie de rejeter des eaux d'égout et des déchets dans des plans d'eau situés à proximité des villes a miné la confiance du public à l'égard de son eau. Les produits chimiques toxiques provenant des sites abandonnés et de pratiques industrielles dommageables ont atteint la nappe phréatique dans certaines régions et les eaux de ruissellement agricole ont contaminé les eaux. Les pratiques d'épuration se sont améliorées et elles sont aujourd'hui plus écologiques, mais nous continuons de ressentir les effets des anciennes pratiques. De plus, l'eau et les eaux usées ne sont pas traitées uniformément dans l'ensemble du pays, car certaines municipalités continuent d'employer des méthodes d'assainissement désuètes. Il en résulte que la qualité de l'eau varie d'une ville à l'autre.

Un peu partout au Canada, on a réussi dans un certain nombre de cas à trouver l'équilibre entre activité industrielle et qualité de l'eau. Par exemple, la ville de Toronto a adopté un règlement sur l'utilisation des égouts qui limite strictement l'emploi de 38 produits chimiques autrement non réglementés. D'ici à 2007, on prévoit d'enregistrer une diminution de 25 % à 50 % des rejets toxiques de Toronto dans le lac Ontario. Également, la région métropolitaine de Halifax élabore un projet de 300 millions de dollars visant à éliminer le rejet d'eaux d'égout non

traitées dans le port de Halifax. La ville construit trois nouvelles usines d'épuration des eaux et un réseau distinct de collecte d'eaux d'égout destiné à recueillir et à traiter jusqu'à 180 millions de litres d'eaux d'égout brutes et d'autres rejets qui se retrouveraient autrement dans le port.

Les participants ont indiqué au Groupe de travail que des tragédies comme celle de Walkerton doivent être évitées. Les intervenants ont réclamé avec vigueur des normes applicables relatives à la qualité de l'eau potable, de l'eau de surface et de l'eau souterraine. Le gouvernement du Canada doit encourager les municipalités à partager leurs meilleures pratiques avec tous les pouvoirs publics. De plus, il faudrait que le gouvernement maintienne son appui dans les domaines de la recherche-développement environnementale, afin d'aider les municipalités à se doter de stratégies de zonage et d'aménagement urbain.

De concert avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, le gouvernement du Canada a produit des **Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada**, qui fixent des concentrations et des niveaux maximums de différentes substances se trouvant dans les sources d'eau privées et municipales. Environnement Canada finance le **Centre canadien pour la prévention de la pollution**, destiné à aider les municipalités à traiter les eaux usées d'une manière qui prévient la pollution. Le Centre a donné lieu à des initiatives à Toronto, dans la municipalité régionale de Halifax, dans la région de Waterloo et dans le district régional du Grand Vancouver. Environnement Canada continue de protéger et de rétablir les bassins versants menacés par la pollution, le développement et la surexploitation, grâce

*« Dans les régions urbaines, le transport en commun n'engendre que 3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). Cela étant, force est de conclure que le transport en commun pourrait avoir dans un avenir rapproché un rôle majeur à jouer car il offrira une véritable solution au problème des GES. »*

*[Traduction]*

Une société à découvrir  
STCUM, 2000

à des programmes comme le **Fonds pour la pérennité des Grands Lacs**.

De plus, par l'intermédiaire du **Programme Infrastructures Canada**, le gouvernement du Canada a contribué à la réalisation de plusieurs programmes municipaux de construction et d'amélioration d'installations de traitement des eaux et des eaux usées. Parmi d'autres initiatives environnementales, le **Fonds d'habilitation municipal vert, d'une valeur de 50 millions de dollars**, et le **Fonds d'investissement municipal vert, d'une valeur de 200 millions de dollars**, ont été administrés de concert avec la FCM et ont aidé des municipalités à améliorer le traitement des eaux et des eaux usées.

Le gouvernement du Canada devrait continuer d'établir des recommandations pour la qualité de l'eau potable et la qualité de l'eau en collaboration avec les représentants des provinces au sein du Conseil canadien des ministres de l'Environnement et avec les ministres canadiens de la Santé.<sup>39-41</sup>

### Qualité de l'air

La qualité de l'air influe sur la santé et la qualité de la vie de tous les Canadiens, en particulier les enfants, les personnes âgées et les personnes qui souffrent de troubles respiratoires et cardiaques. Le

smog cause également des dizaines de milliers de visites à l'hôpital et chez le médecin et plus de 5 000 décès, chaque année. L'Ontario Medical Association estime que, dans la seule province de l'Ontario, la pollution de l'air coûte aux contribuables plus d'un milliard de dollars par année en frais d'admission à l'hôpital, de visites à l'urgence et d'absentéisme.

Le smog est causé principalement par la combustion des combustibles fossiles dans les véhicules automobiles, les maisons et les usines, notamment les centrales électriques au charbon et les fonderies. Beaucoup de chemin a été parcouru pour assainir l'air, mais le terrain gagné a été en partie perdu par l'augmentation du nombre de sources de pollution.

La production de gaz à effet de serre (GES) et leur effet sur les changements climatiques constituent un autre problème de qualité de l'air, en fait l'un des principaux problèmes environnementaux de l'heure, dans le monde entier. Pour y remédier, 160 pays ont signé le protocole de Kyoto, qui fixe des objectifs pour la réduction des émissions de GES. Le Canada fait partie des signataires mais ne l'a pas encore ratifié. Cependant, le Canada s'est engagé à réduire les émissions de GES.

Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :

39. veille à ce que tout programme d'infrastructures offre la possibilité de concentrer les efforts sur l'infrastructure municipale de traitement des eaux en prévoyant :
  - des contributions tripartites traditionnelles pour les communautés qui n'ont pas le pouvoir de générer des revenus suffisants pour assumer la totalité des coûts;
  - des fonds renouvelables et des prêts à intérêt faible ou nul pour les municipalités plus grandes qui pourront, avec le temps, assumer la totalité des coûts.
40. continue de consulter les autres instances publiques et encourage l'utilisation des lignes directrices fédérales actuelles comme normes pour l'eau potable;
41. soutienne le réaménagement et le nettoyage des ports.

Il incombe à chaque Canadien et à toutes les instances publiques de réduire la pollution atmosphérique dans les villes. En réduisant la consommation d'énergie et en envisageant des solutions de remplacement viables, il est possible de réduire les émissions des centrales électriques. En rendant nos immeubles plus efficaces et en utilisant moins nos véhicules automobiles, nous contribuons également à la résolution du problème. L'énergie consommée pour chauffer et rafraîchir nos immeubles compte pour environ 30 % des émissions nationales de GES. Les transports comptent pour une autre tranche de 30 %. Chaque citoyen est une composante du problème et partant de la solution.

Nous devons prendre des mesures pour atténuer les effets environnementaux néfastes du transport, qui ne font que s'aggraver à mesure que le secteur croît. Nous devons aspirer à réduire le besoin de transport motorisé, à réduire la consommation d'énergie non renouvelable et à réduire les émissions. L'atteinte de ces objectifs passe par l'amélioration du transport en commun et la mise en valeur de moyens de transport de remplacement, par exemple la marche et la bicyclette, l'établissement de normes antipollution plus élevées pour les automobiles et la promotion de technologies écologiques et de sources d'énergie renouvelable.

On a fait de grands pas vers la réduction des émissions urbaines de GES. À Toronto, la modernisation d'immeubles pour la conservation de l'énergie aurait permis de réduire les émissions de GES de 67 %. D'ici à 2012, on estime que les émissions de dioxyde de carbone à Toronto auront été abaissées de trois millions de tonnes par année, c'est-à-dire une bonne partie de l'objectif de réduction des émissions de la capitale provinciale, fixées à 5,4 millions de tonnes par année. D'autres villes ont adopté des

programmes similaires, notamment Ottawa, Winnipeg et le district régional du Grand Vancouver.

Partout au Canada, les villes trouvent des moyens de réduire la consommation de combustibles fossiles dans les transports. Ainsi, la ville de Calgary a fait de son C-Train le premier système de transport à énergie éolienne au Canada. Le nouveau système a permis de réduire de 21 000 mégawatt/heure (mWh) la consommation d'électricité provenant de centrales au charbon et au gaz naturel, soit assez pour réduire de 26 000 tonnes par année les émissions de dioxyde de carbone, une valeur bien supérieure à l'objectif fixé au départ de 10 800 tonnes par année. De plus, les citoyens de Calgary auront la possibilité de consommer dans leur foyer de l'électricité propre produite par des éoliennes.

Le gouvernement du Canada a également fait preuve d'initiative dans le domaine de la qualité de l'air en collaborant avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux à l'atteinte des objectifs internationaux. Notons par exemple le **Programme d'action national concernant les changements climatiques (PANCC)**, qui relève d'une entente entre les ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux de l'Énergie et de l'Environnement fixant la voie stratégique à suivre pour que le Canada atteigne ses objectifs, et Partenaires dans la protection du climat, un programme de la FCM auquel participent 90 municipalités canadiennes désireuses de réduire les émissions de GES produites par leurs activités et sur leur territoire.

Le budget de 2001 a augmenté les fonds affectés au **Fonds d'habilitation municipal vert** et au **Fonds d'investissement municipal vert**, pour la réalisation de projets destinés à améliorer le rendement écologique et l'économie dans des domaines comme le transport en

*« Pour réaliser les avantages économiques, sociaux, sanitaires et environnementaux de l'énergie renouvelable, le gouvernement doit faire de l'énergie renouvelable un volet majeur du programme canadien d'innovation »*  
[Traduction]

Un potentiel illimité :  
Miser sur nos énergies renouvelables inexploitées,  
Groupe de travail du caucus sur les technologies de l'environnement, mars 2002

*« Parallèlement, nous constatons que la qualité de la vie et la vitalité de nos collectivités sont liées directement à la santé de notre environnement naturel. »*

Mémoire au Groupe de travail  
du Premier ministre sur les  
questions urbaines, Evergreen,  
janvier 2002

commun. Le gouvernement du Canada a aussi adopté des dispositions fiscales spéciales pour les projets mettant en valeur les énergies renouvelables et a créé le **Fonds d'appui technologique au développement durable**, d'une valeur de 100 millions de dollars, destiné à stimuler l'innovation dans les nouvelles technologies environnementales. Transports Canada cherche également à réduire la pollution atmosphérique au moyen d'initiatives de transport comme le programme **Sur la route du transport durable (SRTD)**, qui vise à investir **un million de dollars sur trois ans** dans des projets de transport durable, et le **Programme de démonstration de transport urbain (PDTU)**, doté d'une **enveloppe de 35 millions de dollars**, d'une durée de cinq ans.

Le gouvernement doit continuer de montrer la voie en matière de qualité de l'air et mettre à profit les accords déjà conclus. Il devrait promouvoir l'adoption de normes relatives à une conception

d'immeubles économes d'énergie, notamment pour la modernisation des immeubles gouvernementaux, fixer des normes plus élevées pour la consommation d'essence des automobiles neuves et encourager l'utilisation de combustibles de remplacement. Des incitations fiscales créatives pourraient également être utilisées pour promouvoir l'objectif de l'économie et de la conservation de l'énergie.<sup>42-46</sup>

### **Des collectivités saines et bien pensées**

À mesure que les populations des villes augmentent, le besoin de maisons, d'appartements, d'écoles, de magasins, de bureaux, d'usines, de parcs, d'installations de loisirs, etc. augmente également. Tous ces immeubles et services ont besoin de terrains; or, il importe de bien réfléchir à la manière dont nous utilisons et mettons en valeur ces terrains.

L'étalement urbain (l'aménagement incontrôlé des terrains naturels et des terres agricoles autour des villes, pour la

#### **Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :**

42. envisage d'élaborer une stratégie nationale de modernisation des immeubles afin d'encourager et de favoriser l'efficacité énergétique; pour ce faire, le gouvernement pourrait :
  - offrir des crédits d'impôt aux propriétaires et aux entreprises pour réaliser des travaux de modernisation destinés à améliorer le rendement énergétique de leurs immeubles; et
  - soutenir un réseau national communautaire de consultation en modernisation d'habitations.
43. fixe des normes d'économie d'énergie plus sévères pour les véhicules neufs et soutienne l'innovation, la recherche et le développement destinés à produire des systèmes de transport en commun plus durables;
44. encourage ses fonctionnaires à réduire l'utilisation des véhicules en situant les immeubles et les services gouvernementaux le long de circuits existants de transport en commun et facilite l'achat de laissez-passer à l'autobus grâce à des programmes comme ECOPASS;
45. soutienne l'élaboration de nouvelles technologies de combustibles renouvelables et de réduction des GES;
46. soutienne des normes de rendement minimal pour les nouvelles centrales électriques.

construction de résidences et d'entreprises) est un grave problème pour les villes canadiennes. En plus d'entraîner la perte des espaces verts et des terres agricoles, les collectivités tentaculaires ont besoin d'infrastructures et de services nouveaux, lesquels imposent un fardeau additionnel aux gouvernements municipaux.

Il importe que nos collectivités soient conçues d'une manière écologique et emploient les terres intelligemment. Autrement dit, il faudrait que les villes canadiennes obéissent aux principes d'une croissance intelligente, d'un aménagement urbain judicieux et d'une démarche écosystémique intégrée.

Au cours du XXI<sup>e</sup> siècle, croissance intelligente ou aménagement urbain judicieux suppose un développement mixte compact. Ce concept peut conférer de l'activité, de la vivacité et une certaine durabilité à la vie urbaine et peut même faire de la ville un lieu où il fait bon vivre pour un large éventail de personnes. La croissance intelligente contribue à réduire les pressions qui s'exercent sur la frange urbaine et les régions rurales. Une bonne conception peut produire un environnement urbain comportant des espaces publics attrayants et des commodités pour les habitants et les travailleurs; offrir une vaste gamme de possibilités en logement, consommation et emploi; autoriser un rendement accru des infrastructures municipales, des systèmes de transport et de la prestation des services municipaux; et améliorer la mobilité de toutes les tranches de la population. Un aménagement urbain intelligent peut également réduire la pollution en rendant les gens moins dépendants de leurs automobiles. Un aménagement urbain judicieux tient également compte de l'incidence du développement sur les systèmes physiques, sociaux, économiques et naturels interdépendants.

Dans les quartiers existants, le

développement intelligent devrait porter sur le maintien et l'amélioration du tissu urbain existant, des améliorations graduelles et le réaménagement de l'infrastructure existante; la préservation des immeubles patrimoniaux, le réaménagement des sites abandonnés et l'encouragement des initiatives de « toits verts ».

Dans les nouveaux secteurs urbains, on doit privilégier la compacité et les densités plus élevées tout en préservant les espaces ouverts et l'intimité des citoyens. La croissance intelligente dans les banlieues doit également encourager une utilisation mixte favorisant des transports efficaces et mettant en valeur la préservation et l'intégration des zones écologiques fragiles et des précieuses terres agricoles en milieu urbain.

L'utilisation des terres et l'aménagement urbain sont des questions strictement provinciales et municipales; toutefois, le gouvernement du Canada les considère également comme des questions environnementales. Une utilisation inefficace des terres et un aménagement urbain maladroît donnent une infrastructure et des transports qui ne sont pas durables, une mauvaise qualité de l'air et la perte d'espaces naturels.

Environnement Canada prêche par l'exemple, dans le domaine de l'aménagement urbain et de la conservation grâce aux **Initiatives axées sur l'écosystème** qui sont des modèles pratiques de l'approche écosystémique intégrée. Des projets comme le plan d'action Saint-Laurent et le plan d'action du bassin du Fraser sont fondés sur le postulat de l'interaction et de l'interdépendance des enjeux sociaux, économiques et environnementaux et leur réussite est évaluée en fonction de ce postulat.

Le gouvernement du Canada doit collaborer avec les gouvernements provinciaux et municipaux, de même qu'avec les promoteurs et les organisations commu-

*Il faut se doter d'une politique de réaménagement du centre-ville afin d'encourager les gens à vivre au centre-ville, de créer des moyens d'inciter les gens à construire sur des sites abandonnés et à préserver les immeubles patrimoniaux, afin d'assurer le développement économique dans le centre des villes.*

Table ronde d'Halifax  
9 novembre 2001

*« La mise en valeur des terrains abandonnés est importante pour les villes dans la mesure où elle permet une croissance urbaine plus compacte et plus efficiente. La croissance compacte offre un avantage concurrentiel parce qu'elle réduit le coût des infrastructures et rend la ville plus vivable. La mise en valeur des terrains abandonnés est également importante pour les villes parce qu'elle peut stimuler l'activité économique et faire monter les revenus fonciers. » [Traduction]*

Options for fiscal Tools in  
Support of Urban  
Sustainability; TRNEE.

nautaires, afin d'élaborer des lignes directrices à l'intention des municipalités, sur des sujets cruciaux qui influent sur la santé de l'environnement et la qualité de la vie. Cela suppose la mise en commun des meilleures pratiques dans les domaines de la croissance réfléchie et de l'aménagement urbain. La préservation des espaces verts urbains est une autre question critique; de concert avec les partenaires communautaires comme les groupes de propriétaires et les organisations de conservation, tous les pouvoirs publics feront en sorte que les espaces verts stratégiques soient protégés pour le bien de la collectivité.<sup>47-49</sup>

### **Les terrains abandonnés et contaminés**

Partout au Canada, on trouve dans les régions urbaines de grandes superficies de terrains qui ont été abandonnées pour cause de contamination connue ou supposée des sols. Ces terrains abandonnés sont souvent situés dans le cœur de la ville, où se trouvent déjà des services municipaux, ou le long d'axes de transport.

Ces terrains représentent un risque pour la santé publique et la qualité de

l'eau souterraine, s'ils sont effectivement contaminés.

En revanche, ces terrains offrent d'extraordinaires possibilités. Ils peuvent donner de l'espace pour des logements abordables en grande demande, des espaces verts et du développement économique. Le simple fait de décontaminer ces sites est une œuvre utile car il permet de réduire les risques pour la santé publique, il embellit l'environnement et prévient le dépérissement urbain. Des incitations fiscales peuvent contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

Il se trouverait au Canada quelque 3 000 terrains abandonnés de ce type. La valeur de ces terrains est immense. Ils pourraient générer de précieuses taxes municipales, à coût modique, engendrer du développement économique dans les centres-villes et rendre plus attrayants les quartiers où ils se trouvent. De plus, le réaménagement des terrains abandonnés dans des collectivités existantes et dans des centres-villes permet de réduire l'étalement urbain en encourageant l'utilisation de terrains intercalaires et l'emploi d'infrastructures existantes.

Cependant, il faut surmonter trois grands obstacles pour assurer le

#### **Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :**

47. encourage l'innovation en aménagement écologique et, pour ce faire, mette en place des mesures destinées à encourager l'entreprise privée et les municipalités à adopter des principes écologiques et de croissance judicieuse et à reconnaître l'utilité des partenariats privés-publics pour la croissance intelligente;
48. adopte et montre de saines pratiques d'aménagement urbain en employant des pratiques écologiques et durables sur les terres de la Couronne et en adoptant les principes de la croissance judicieuse en construisant et en situant les immeubles et les services gouvernementaux dans le centre des villes et le long de circuits de transport en commun;
49. soutienne l'acquisition d'espaces verts urbains d'importance critique en aidant des partenariats communautaires comme les groupes de propriétaires et les organisations de conservation et instaure des mesures incitatives en vue de permettre les dons de terrains, à des fins de conservation.

réaménagement des terrains abandonnés : l'incertitude et l'iniquité des régimes de responsabilité; le manque de capitaux pour financer la remise en valeur des terrains abandonnés et l'ignorance au sujet de l'importance de réinvestir dans les terrains abandonnés et des avantages économiques et environnementaux que pourrait procurer ce geste [Rapport de la série *État du débat*, TRNEE 2001].

Le Groupe de travail recommande d'élaborer une méthode claire et coordonnée de réaménagement des terrains abandonnés comportant notamment un cadre intégré d'évaluation du risque et de gestion des responsabilités pouvant harmoniser les règlements fédéraux et provinciaux, et des procédures et des encouragements coordonnés par les ministères fédéraux. La *Brownfield Redevelopment Initiative* du gouvernement des États-Unis est un exemple que pourrait suivre le gouvernement canadien; cette initiative encourage, par des mesures fiscales, la recherche de capitaux privés à investir dans des propriétés con-

taminées dans certains secteurs ciblés qui ont besoin d'être revitalisés.

Le gouvernement du Canada a chargé la **Table ronde nationale sur l'économie et l'environnement** d'élaborer une **Stratégie nationale sur le réaménagement des terrains abandonnés** pour que le Canada puisse continuer à jouer un rôle d'impulsion à l'échelle internationale en matière de mesures curatives. De plus, dans le budget de 2001, le gouvernement a affecté **50 millions de dollars au Fonds d'habilitation municipale, pour la réalisation d'autres solutions**.

Les terrains abandonnés offrent une excellente occasion de freiner l'étalement urbain et de contribuer au développement économique des collectivités existantes. Si le gouvernement du Canada et les autres pouvoirs publics offrent les bons outils et des incitatifs valables, la remise en valeur des terrains contaminés contribuera à la prospérité de nos villes, embellira des quartiers en déperissement et améliorera le milieu urbain.<sup>50-52</sup>

Le Groupe de travail recommande que le gouvernement du Canada :

50. travaille avec ses partenaires gouvernementaux à la mise en place d'un cadre intégré d'évaluation des risques et de gestion des responsabilités qui harmonise les règlements fédéraux et provinciaux;
51. envisage une assurance-hypothèque ciblée et mette en place des encouragements fiscaux appropriés, pour le réaménagement des terrains abandonnés;
52. maintienne son appui pour l'achèvement des inventaires des terrains abandonnés, l'évaluation des risques et les consultations communautaires.



# La prochaine étape

**L**e Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines a commencé à consulter les Canadiens en mai 2001. Le présent rapport d'étape est loin de marquer la fin du dialogue. Au contraire, les recommandations et les idées qu'il contient serviront à alimenter d'autres discussions qui aboutiront à la publication d'un rapport de suivi, dans le courant de l'année.

Le présent rapport traduit les conversations que nous avons eues avec des Canadiens de toutes les régions du pays. Nous avons beaucoup entendu parler de fierté à l'égard de sa ville, de succès économique, de capital humain, de paix sociale et de partenariats efficaces. Parallèlement, les gouvernements municipaux et les citoyens nous ont parlé des difficultés qu'ils rencontrent quand ils cherchent des solutions à des problèmes cruciaux. Les intervenants ont dit au Groupe de travail que les gouvernements municipaux sont entravés par des difficultés financières et sont par conséquent

incapables de répondre aux demandes croissantes de services, de programmes et d'infrastructures.

Nous avons constaté que la qualité de la vie qui fait la réputation du Canada est menacée par la croissance qui est justement le gage de la réussite.

Le gouvernement du Canada a une occasion unique de collaborer avec ses partenaires urbains dans une nouvelle démarche. La Stratégie urbaine du Canada doit refléter les conditions du XXI<sup>e</sup> siècle, y compris les difficultés économiques, sociales, environnementales et culturelles qu'elles impliquent. Elle doit assurer la qualité de vie élevée et la compétitivité économique de nos régions urbaines, ainsi que la prospérité future du Canada.

Le Groupe de travail souhaite continuer de dialoguer au sujet des idées qu'il présente dans son rapport. Nous accueillerons avec plaisir vos commentaires au sujet de nos constatations et de nos recommandations.



# Edmonton (Alberta)

23 août 2001

Edmonton occupe le deuxième rang en importance parmi les villes de l'Alberta, avec une population de 657 509 habitants (en 2000) tandis que la région métropolitaine de recensement (RMR) en compte 938 000 [recensement de 2001]. Edmonton est la deuxième ville canadienne qui compte le plus grand nombre d'autochtones – plus de 33 000 – et elle a également un pourcentage élevé de membres des minorités visibles (18,1 %) par rapport au reste du Canada (11,3 %) [recensement de 1996].

Ensemble, Edmonton et Calgary génèrent 64 % du PIB de l'Alberta. Au printemps 2001, Edmonton a connu la plus forte croissance économique de toutes les villes canadiennes, avec un taux de croissance réel du PIB de 4,8 %. Selon les prévisions, elle devrait afficher un taux de croissance du PIB de 3,5 % par année pour la période 2001-2005 [Conference Board du Canada].

Edmonton a une économie hautement diversifiée. Elle a grandement profité des investissements dans les sables bitumineux du nord de l'Alberta mais son économie repose également sur d'autres secteurs, notamment : fabrication de

pointe; produits agroalimentaires et forestiers; biomédecine et biotechnologie; ingénierie et services techniques; services d'information et de médias; production pétrolière et gazière et produits chimiques; tourisme et divertissements; transports et logistique.

Les nombreux établissements d'enseignement supérieur d'Edmonton génèrent d'importants projets de recherche-développement et stimulent l'innovation dans l'économie canadienne. L'Université de l'Alberta, par exemple, recevra du gouvernement du Canada et de l'Alberta 120 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour la création de l'Institut national de nanotechnologie, une science de pointe qui apportera des bienfaits à divers secteurs, des soins de santé aux technologies informatiques [Edmonton Socio-economic Outlook, 2001-2006]. L'université est également reconnue dans le monde entier pour sa recherche en génie et en biologie cellulaire et environnementale. Elle abrite également le siège scientifique et social de deux Réseaux fédéraux de centres d'excellence : le génie protéique et la gestion durable des forêts.

## COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

- Renforcer le rôle de premier plan du gouvernement du Canada en ce qui a trait à l'amélioration de la qualité de vie dans les centres urbains et au maintien d'une économie concurrentielle. Le gouvernement canadien doit prendre des mesures dynamiques pour trouver une solution aux problèmes qui touchent les villes canadiennes.
- Reconnaître le rôle important que jouent les villes dans l'économie nationale et promouvoir leur visibilité dans le monde.
- Encourager les partenariats entre les pouvoirs publics, le secteur privé et les organismes nationaux et locaux. C'est la clé pour trouver des solutions novatrices. Appliquer les principes suivants :
  - adopter une approche municipale;
  - trouver des solutions à long terme et assurer un financement durable;
  - utiliser les ressources fédérales pour mettre en œuvre les décisions fédérales;
  - rendre des comptes;
  - aider ceux qui en ont le plus besoin;
  - faire des choix budgétaires;
  - créer des partenariats.
- Accroître l'aide financière aux municipalités pour leur permettre de se doter des infrastructures dont elles ont besoin.
- Prolonger le réseau de transport léger sur rail d'Edmonton et construire des échangeurs sur la route Yellowhead, dans les limites de la ville. Ces mesures sont indispensables pour répondre aux besoins de la ville en matière de transports.
- Accroître le financement en faveur des arts et de la culture et encourager les partenariats dans ce domaine afin d'assurer son succès et d'améliorer la qualité de vie dans la ville.
- Accroître le financement des programmes destinés aux enfants en situation de précarité et aux refuges temporaires pour sans-abri et faciliter l'accès à des logements sociaux. Ces mesures permettront de réduire la pauvreté à Edmonton, où 26 % des habitants ont un revenu inférieur au seuil de faible revenu (SFR) établi par Statistique Canada.
- Étudier et mettre au point des techniques d'utilisation de l'Internet pour informer les citoyens et leur offrir des services.
- Accroître le financement en faveur de la recherche-développement dans les domaines de l'environnement et du développement durable, notamment le contrôle du climat et le développement durable des collectivités.
- Aider les provinces, les centres urbains et les groupes locaux à former et à attirer des travailleurs qualifiés afin de réduire les pénuries de main-d'œuvre qui frappent les grandes villes canadiennes.

## LISTE DES PARTICIPANTS

### VILLE D'EDMONTON

Bill Smith, maire

Bruce Duncan, Affaires intergouvernementales

Al Maurer, directeur municipal

Dennis Freeman, directeur, Logements et services aux enfants

Gerry Shimko, directeur adjoint, Services de police d'Edmonton

Michael Phair, conseiller municipal

### GOVERNEMENT DE L'ALBERTA, AFFAIRES MUNICIPALES

L'hon. Guy Boutilier, ministre des Affaires municipales

Doug Radka, sousministre

Brad Pickering, sousministre adjoint

### UNIVERSITÉ DE L'ALBERTA

Edward C. LeSage fils, professeur et vicedoyen, Département de l'enseignement à distance; directeur des études gouvernementales

Ray Rasmussen, directeur, Centre de recherche et d'étude sur l'environnement

Chris Andersen, professeur adjoint, École des études autochtones

### ALBERTA URBAN MUNICIPALITIES ASSOCIATION

Lorne Olsvik, président

John McGowan, directeur exécutif

### ALBERTA CAPITAL REGION ALLIANCE

Vern Hartwell, maire et président

### ECONOMIC DEVELOPMENT EDMONTON

Jim Edwards, président-directeur général

### CHAMBRE DE COMMERCE D'EDMONTON

Gordon Plewes, président

### EDMONTON COMMUNITY FOUNDATION

Doug McNally, président-directeur général

### EDMONTON SOCIAL PLANNING COUNCIL

Arlene Chapman, directrice exécutive

### BOYLE STREET CO-OP

Hope Hunter, directrice exécutive

### CAMBRIDGE STRATEGIES INC.

Ken J. Chapman, directeur



# Toronto (Ontario)

9 et 10 octobre 2001

**T**oronto (2,5 millions d'habitants) et ses banlieues forment la plus grande agglomération urbaine du Canada, avec une population totale de 5,1 millions d'habitants qui devrait atteindre, selon les prévisions, 7 millions en 2021.

L'administration municipale occupe le 5e rang en importance en Amérique du Nord. Le tiers de la population du Canada vit dans un rayon de 160 kilomètres de Toronto. Chaque année, près de 100 000 personnes migrent à Toronto. La ville est la principale destination des immigrants et des réfugiés et elle accueille 42 % du nombre total d'immigrants au Canada. Elle est reconnue comme étant l'une des villes les plus cosmopolites au monde.

Selon les estimations, Toronto génère un PIB supérieur à celui de huit des dix provinces canadiennes. Au cours des cinq prochaines années, la ville de Toronto se classera au premier rang des villes du pays, avec un taux de croissance réel de 3,7 %. Elle génère 44 % du PIB de l'Ontario, ce qui fait d'elle l'une des villes les plus riches du pays et de l'Ontario, le principal moteur économique du pays. [Le Conference Board du Canada].

Riche d'une main-d'œuvre très instruite (plus de la moitié des citoyens détiennent un diplôme universitaire ou collégial), multilingue et multiculturelle, Toronto est le plus grand bassin d'emploi du pays. Elle possède le sixième de tous les emplois, soit 1,2 million de travailleurs. L'économie torontoise est diversifiée : on y trouve 40 % des entreprises canadiennes figurant sur la liste des 500 plus grandes

entreprises au monde du magazine Fortune.

L'économie locale repose sur de nombreux pôles industriels comme l'aérospatiale, le vêtement, l'automobile, la biomédecine, les services financiers, le cinéma et la télévision, les technologies de l'information et des télécommunications et le tourisme. Plaque tournante financière, Toronto accueille 90 % des banques étrangères installées au Canada ainsi que de grandes firmes comptables et des sociétés de fonds mutuels. Et c'est un grand centre financier. L'aéroport Pearson de Toronto est le plus vaste et le plus achalandé du pays. En 2000, plus de 28 millions de passagers y ont transité.

L'agglomération torontoise compte plusieurs universités et collèges. Les établissements les plus prestigieux sont l'Université de Toronto, l'Université York et l'Université Ryerson. Toutes trois participent à des projets novateurs à l'échelle nationale et internationale dans les domaines des sciences de la santé, de la recherche médicale, du cinéma et de la télévision, des arts du spectacle, du journalisme et de l'enseignement. L'Université de Toronto est l'institut de recherche le plus prestigieux du Canada et elle s'est taillée une réputation internationale au chapitre de l'avancement de la médecine. L'Université York et l'Université de Toronto ont récemment obtenu des chaires de recherche : Toronto a reçu 21 millions de dollars pour la recherche dans diverses disciplines et York, 1,4 million de dollars pour la recherche en sciences politiques.

## COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

- Renforcer le rôle d'impulsion du gouvernement du Canada en ce qui a trait à l'amélioration de la qualité de vie et de la compétitivité des villes. Une approche proactive doit être adoptée pour trouver une solution aux problèmes ou aux préoccupations des villes.
- Reconnaître que la réussite économique et sociale du Canada repose sur des villes fortes et dynamiques et reconnaître également le rôle que peut jouer Toronto pour contribuer à cette réussite.
- Consulter les villes avant d'annoncer et de mettre en œuvre des programmes et des services susceptibles d'avoir des répercussions sur les centres urbains, solliciter leur collaboration et coordonner la mise en œuvre de ces programmes et services.
- Définir un projet pour les régions urbaines dans le cadre d'une stratégie urbaine nationale, notamment :
  - établir des normes;
  - élaborer des critères stratégiques;
  - planifier des investissements stratégiques;
  - analyser les répercussions sur les régions urbaines;
  - coordonner les dépenses et les programmes fédéraux;
  - étudier les répercussions des accords internationaux sur les villes (protocole de Kyoto, ALENA, OMC).
- Assurer le financement durable et à long terme des infrastructures. La plupart des infrastructures de la ville ont plus de 30 ans, certaines plus de 50 ans.
- Trouver une solution aux graves problèmes de transport de Toronto. L'encombrement des voies de circulation et les embouteillages ont des conséquences néfastes sur la qualité de vie, l'environnement et la compétitivité économique de la région. Soixante-dix pour cent des autoroutes de l'agglomération, dont la 401 (une importante route de transport vers les États-Unis), fonctionnent à pleine capacité aux heures de pointe. Cela coûte 2 milliards de dollars par année aux véhicules commerciaux. L'autoroute à péage 407 n'a pas réglé les problèmes d'embouteillage de l'autoroute 401. Il est important de mieux financer le réseau de transport interrégional afin de réduire la circulation.
- Faciliter les transports en commun locaux grâce aux mesures suivantes :
  - accorder une exemption fiscale aux employeurs qui financent des laissez-passer de transport public;
  - affecter aux transports une partie de la taxe sur le carburant, soit l'équivalent de 3 cents le litre;
  - implanter des organismes fédéraux dans les secteurs facilement accessibles aux transports en commun;

- supprimer la taxe d'accise et la TPS sur les carburants dans les réseaux de transports en commun municipaux.
- Prolonger le GO Transit, qui fonctionne à pleine capacité. Le gouvernement canadien devrait accorder la priorité et les fonds nécessaires au réseau de transport léger par rail et à VIA Rail dans l'axe estouest.
- Accroître le financement des programmes destinés aux enfants en situation de précarité et aux refuges temporaires pour sans-abri et faciliter l'accès à des logements sociaux. Les faibles taux de vacance des logements et les loyers élevés ont de lourdes conséquences sur les personnes âgées et les immigrants à la recherche d'un logement abordable. Soixante mille familles sont en attente d'un logement et 2 000 d'entre elles vivent temporairement dans des refuges. Il faut mettre en place des programmes plus souples comme l'IPAC, modifier les critères ouvrant droit à l'assurance hypothécaire de la SCHL et revoir les initiatives fédérales dans le but d'augmenter le nombre de logements disponibles pour les personnes à revenu faible ou moyen.
- S'assurer que l'entente fédérale sur le logement conclue avec l'Ontario augmentera le bassin de logements sociaux.
- Mettre en place un programme national de logement.
- Assurer le financement durable et à long terme des programmes de réinstallation qui sont destinés aux immigrants et aux réfugiés et des mesures d'insertion professionnelle. Étant donné que Toronto accueille 42 % du nombre total d'immigrants, le gouvernement du Canada devrait rembourser à la ville le coût des services locaux.
- Aider les provinces, les régions urbaines et les groupes locaux à former et à attirer des travailleurs qualifiés afin de réduire les pénuries de main-d'œuvre qui frappent les grandes villes canadiennes.
- Continuer à financer directement les régions urbaines dans le cadre d'initiatives comme les centres d'excellence et l'Initiative nationale pour les sans-abri.
- Soutenir les efforts du secteur des services financiers pour que Toronto soit désignée « centre financier du Canada ».
- Encourager les partenariats dans le domaine des arts et de la culture et accroître le financement en faveur de ce secteur. Toronto compte un grand nombre de grandes écoles nationales du milieu artistique comme l'École nationale de théâtre et l'École nationale de ballet.

## LISTE DES PARTICIPANTS

### VILLE DE TORONTO

Mel Lastman, maire  
Case Ootes, maire adjoint  
Shirley Hoy, directrice municipale  
Anne Johnston, conseillère municipale  
Betty Disero, conseillère municipale  
Jack Layton, conseiller municipal  
Joe Pantalone, conseiller municipal  
Brad Duguid, conseiller municipal  
Mike Feldman, conseiller municipal  
Joe Mihevic, conseiller municipal  
David Shiner, conseiller municipal  
Brian Ashton, conseiller municipal  
David Miller, conseiller municipal  
Sherene Shaw, conseillère municipale  
Olivia Chow, conseillère municipale  
Lorenzo Berardinetti, conseiller municipal

### VILLE DE MISSISSAUGA

Hazel McCallion, mairesse

### MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE YORK

Alan Wells, directeur municipal

### CONSEIL RÉGIONAL DE HALTON

Joan Loughheed, conseillère municipale

### VILLE DE CALEDON

Carol Seglins, mairesse

### CANTON DE SCUGOG

Doug Moffatt, maire

### VILLE DE VAUGHAN

Mario Racco, conseiller municipal et  
président du Comité du prolongement  
du métro Spadina-York

### MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE PEEL

Tony Parker, Planification, politique et  
recherche  
Geoff McIlroy, analyste des politiques,  
Service du logement et des propriétés

### MARKHAM

Mary Francis Turner, commissaire à la  
planification

### GREATER TORONTO SERVICE BOARD (GTSB)

Gordon Chong, président

### PROVINCE DE L'ONTARIO

L'honorable Chris Hodgson,  
ministre des Affaires municipales et du  
Logement

### UNIVERSITÉ DE TORONTO

Martha Friendly, professeur, Ressources  
d'aide à l'enfance et recherche  
Eric Miller, professeur, Programme  
conjoint en transport  
Larry Bourne, directeur du programme de  
planification urbaine

### UNIVERSITÉ YORK

Lorna Marsden, présidente  
Frances Frisken, professeur émérite,  
Études urbaines  
Roger Keil, directeur du programme  
de premier cycle, Études environne-  
mentales  
Harvey Schwartz, professeur adjoint  
Engin Isin, professeur adjoint, Études  
urbaines, Division des sciences sociales  
du Collège Calumet  
Edward S. Spence, professeur

### NEPTIS FOUNDATION

Tony Coombes, directeur exécutif

### GREATER TORONTO APARTMENT ASSOCIATION

Brad Butt, directeur exécutif

### FAIR RENTAL POLICY ORGANIZATION OF ONTARIO

Vince Brescia, président-directeur général

### TORONTO COALITION FOR BETTER CHILD CARE

Jane Mercer, coordonnatrice exécutive

### RATE PAYERS ASSOCIATION

David Vallance, président, Rate Payers  
Association / Manulife Securities  
International Ltd.

### GO TRANSIT

Eldred King, président  
W.M. Jenkins, directeur du service à la  
clientèle

**TORONTO REGION CONSERVATION AUTHORITY**

Larry Fields, spécialiste des terres  
riveraines

**BLACK CREEK REGIONAL TRANSPORTATION  
MANAGEMENT ASSOCIATION**

Sarah Climenhaga

**POLLUTION PROBE**

John Wellner, directeur du programme  
d'assainissement de l'air

**TRISAN EQUITABLE CORPORATION**

Domenic Santaguida, président

**CENTRAIDE**

Maureen T. Adams, viceprésidente

Attribution des ressources et services  
communautaires

Sandra Morris, administratrice, Relations  
gouvernementales

**LE CONFERENCE BOARD DU CANADA**

Anne Golden, présidente-directrice  
générale

**THE MAYTREE FOUNDATION**

Ratna Omivar, directrice exécutive

**THE TORONTO YOUTH CABINET**

Michael Foderick, président

**IBI GROUP**

Neil A. Irwin, directeur général

**GREATER TORONTO HOTEL ASSOCIATION**

Rob Seiling, président

**URBAN DEVELOPMENT INSTITUTE – ONTARIO**

Neil Rodgers, président

**EMA CANADA**

Rienk de Vries

**HABITAT FOR HUMANITY METROPOLITAN  
TORONTO**

Nick Volk, président du Conseil  
d'administration

**CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO**

Elyse Allan, présidente

**CONSEIL DES MÉTIERS DE LA CONSTRUCTION**

John Cartwright, directeur administratif

**BUILDING HOPE COALITION**

Lennox Farrell, président

**ASSOCIATION OF IROQUOIS AND ALLIED  
INDIANS**

Larry Sault, Grand chef

**ENID SLACK CONSULTING INC.**

Enid Slack

**STREAM INTELLIGENT NETWORKS  
CORPORATION**

Franco Lofranco, viceprésident,  
Développement des affaires

**METROPOLE CONSULTANTS**

Pamela Blais, directrice

**SHARWOOD INC.**

Gordon R. Sharwood, président

**DILLION CONSULTING LTD.**

Jim Balfour, président

**THE CARDINAL GROUP INC.**

Steven W. Peck, consultant

**BANQUE ROYALE**

J. Anne Lamont, vice-présidente, Affaires  
extérieures et gouvernementales

Harry Hassanwalla, analyste financier  
agréé, Affaires réglementaires

**KIRKLAND PARTNERSHIP INC.**

Michael Kirkland, architecte

**UNIVERSAL WORKER'S UNION, LOCAL 183**

Antonio Dionisio, directeur administratif  
Andy Manahan, représentant, Promotion  
du développement

**URBAN STRATEGIES INC.**

Joe Berridge, directeur/associé

**AUTRES**

Charles Smedmor, comptable agréé



# Winnipeg (Manitoba)

11 et 12 octobre 2001

**W**innipeg a une population de 629 800 habitants. Elle représente 93 % de la population de la région métropolitaine de recensement (RMR), qui est de 682 200 habitants au total [données de 2000]. Winnipeg est la ville canadienne qui compte le plus grand nombre d'Autochtones (45 740) et elle a le même pourcentage d'immigrants et de membres des minorités visibles que le reste du Canada [selon le recensement de 1996].

L'économie de Winnipeg génère plus de la moitié (67 %) du PIB de la province. Au cours des cinq prochaines années, le taux de croissance réel moyen devrait s'établir à 3 % [le *Conference Board du Canada*], un taux inférieur à celui des autres grandes villes canadiennes.

La croissance économique de Winnipeg dépendra principalement des secteurs de la fabrication, des transports, des communications, des finances et des assurances et de l'immobilier. En 2001, les livraisons manufacturières du Manitoba ont augmenté de 5 % (un total de 5,9 milliards de dollars), soit 7 % de plus que la moyenne nationale. L'économie de la ville repose également sur plusieurs autres industries, notamment : l'aérospa-

tiale, l'agroalimentaire, le vêtement, l'environnement; la production cinématographique; les services financiers; la santé et la biotechnologie; les technologies de l'information et la fabrication d'équipements de transport. En outre, Winnipeg abrite une usine de la Monnaie royale canadienne et la Bourse nationale des grains.

Les établissements d'enseignement supérieur de Winnipeg bourdonnent d'idées nouvelles et de projets de recherche novateurs qui apportent des bienfaits à l'économie canadienne et aux localités de la région. En 2001, par exemple, l'Université du Manitoba a mis sur pied un institut de recherche en santé autochtone, le *Manitoba First Nations Centre for Aboriginal Health Research*. En partie financé par la Fondation canadienne pour l'innovation, ce projet est réalisé conjointement par l'Assemblée des chefs du Manitoba, le Centre des services de santé et l'université. L'université est également réputée pour sa recherche dans les domaines de la santé et de la médecine (moelle épinière, VIH/sida), des technologies et méthodes agricoles et des communications sans fil.

## COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

- Définir un projet à long terme, flexible et bien ciblé pour les zones urbaines. Il devrait prévoir, notamment, l'amélioration des communications avec les autres pouvoirs publics et la population concernant les efforts financiers du gouvernement canadien et le rôle des centres urbains.
- Se concentrer sur les questions nationales, horizontales et de compétences mixtes. Promouvoir la conclusion d'ententes bilatérales et trilatérales et la collaboration entre les villes et les provinces afin d'atteindre les objectifs nationaux et locaux. (L'Accord de Winnipeg est un bon exemple.)
- Soutenir le développement du commerce et des exportations en désignant « d'intérêt national » certaines autoroutes et routes importantes. Cette mesure est très importante pour Winnipeg, qui est un centre international de commerce et la plaque tournante de l'axe commercial du centre-ouest (une route commerciale nordsud).
- Investir dans les économies locales, notamment dans des programmes universitaires d'innovation et de recherche (en participant à la mise en œuvre de projets novateurs et en prenant en charge le coût de la recherche) et dans la création de pôles économiques (en offrant des incitations fiscales aux entreprises et aux industries).
- Accroître le financement en faveur des infrastructures (transports en commun, routes, réseaux d'aqueduc et d'égout). Cela couvrirait une partie du coût de 64 millions de dollars que Winnipeg consacre annuellement à l'entretien des infrastructures.
- Élaborer une stratégie nationale à l'intention des Autochtones qui vivent en milieu urbain et qui prévoient les mesures suivantes : versement de fonds directement aux Autochtones; accès à des maisons de chambres et à des logements sociaux familiaux pour lutter contre le problème des sans-abri et la pauvreté; programmes de formation et d'emploi; initiatives en faveur de la santé; programmes pour les jeunes, notamment un soutien financier pour leur faciliter l'accès aux études supérieures; programmes communautaires pour lutter contre la délinquance et la prostitution.
- Mettre sur pied un centre à l'intention des Autochtones des réserves qui s'installent dans les régions urbaines. Cela pourrait se faire dans le cadre de la Stratégie pour les Autochtones vivant en milieu urbain, qui est coordonnée par le Bureau du Conseil privé.
- En collaboration avec les villes, élaborer des stratégies de croissance qui prévoient, entre autres, des mesures pour attirer des immigrants et des travailleurs qualifiés. Ces stratégies seraient très bénéfiques pour la ville de Winnipeg puisqu'elle accueille moins d'immigrants que les autres villes et qu'elle connaîtra un déclin de sa population dans un proche avenir.
- Promouvoir l'immigration de francophones vers toutes les villes canadiennes, en particulier vers Winnipeg.
- S'engager directement dans les situations d'urgence et offrir un soutien financier. Par exemple, le gouvernement du Canada devrait apporter son concours financier au projet de régularisation des crues de la rivière Rouge.

## LISTE DES PARTICIPANTS

### VILLE DE WINNIPEG

Glen Murray, maire

Jocelyn Greenwood, président, Groupe de travail sur la diversité de la ville de Winnipeg

### GOVERNEMENT DU MANITOBA

L'hon. Jean Frieson, vicepremier ministre, ministre des Affaires intergouvernementales

L'hon. Tim Sale, ministre des Services à la famille et du Logement

### GOVERNEMENT DE LA SASKATCHEWAN

L'hon. Ron Osika, ministre des Affaires municipales et du Logement

### UNIVERSITÉ DU MANITOBA

Em\_ke J.E. Szathmáry, président

Paul Thomas, professeur, Études politiques

Tom Carter, directeur, Institut des études urbaines

### UNIVERSITÉ DE WINNIPEG

Constance Rooke, présidente

### COLLÈGE RED RIVER

Jacqueline Thachuk, présidente

### COLLÈGE SAINTBONIFACE

David Dundeneau, directeur, Bureau du développement

### INSTITUT INTERNATIONAL DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Steve Barg, conseiller principal

### URBAN ISSUES REPORT

David Walker

### PRICE WATERHOUSE COOPERS

Michael Bessey

### CROCUS FUND

Sherman Kreiner, président-directeur général

### INSTITUT DES TRANSPORTS

Caroline Chapain

### CONSEIL NATIONAL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES AUTOCHTONES

Rosa Walker, Entreprise autochtone Canada

### CENTRE FOR ABORIGINAL HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT

Larry Wucherer, directeur des programmes et du développement

### ANOKIWIN EMPLOYMENT SOLUTIONS INC.

Elaine Cowan, présidente

### GANOOTAMATE

Kathy Mallet, directrice exécutive

### ABORIGINAL COMMUNITY CAMPUS

Rhonda McCorriston, directrice de la formation

### FONDATION DES MÉTIS DU MANITOBA

Stéphanie Courchene

### CONSEIL FÉDÉRAL DU MANITOBA

Orville Buffie, président

### VILLAGE KLINIC

Lucille Bruce, directrice exécutive

### WAHBUNG ABINOOJIAG

Belinda Vanden Broeck, coordonnatrice de projet

### ASSEMBLÉE DES CHEFS DU MANITOBA

Louis Harper, conseiller supérieur en matière de politiques

Stan Bear, conseiller aux entreprises

### BUSINESS COUNCIL OF MANITOBA

Jim Carr, président-directeur général

### CENTRE VENTURE DEVELOPMENT CORPORATION

Annitta Stenning, présidente-directrice générale

### DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE WINNIPEG

Klaus Thiessen, président-directeur général

### MANITOBA HEAVY CONSTRUCTION ASSOCIATION

Chris Lorenc, président

**CUPE 500**

Paul Moist, président

**ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DE  
WINNIPEG**

Alex Robinson, viceprésident, Planification  
et développement

**WINNIPEG FREE PRESS**

Nicholas Hirst, rédacteur en chef

**CANWEST GLOBAL CORPORATION**

Geoffry Elliot, viceprésident, Affaires  
générales

**CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE RIEL**

Rolland Lavallée

**SOCIÉTÉ FRANCOMANITOBAINE**

Donald Legal, administrateur, Secteur  
politicojuridique

**COMMUNITY EDUCATION & DEVELOPMENT  
ASSOCIATION (C.E.D.A.)**

Tom Simms, directeur exécutif

**DAVID E. LETTNER & ASSOCIATES**

David E. Lettner, consultant

**FRONTIER CENTRE FOR PUBLIC POLICY**

Peter Holle, président

**SMITH CARTER ARCHITECTS & ENGINEERS**

John Shanski

# Ottawa-Gatineau (Ontario-Québec)

21 octobre 2001 / 18 mars 2002

**L**a région de la capitale nationale, qui englobe les villes d'Ottawa et de Gatineau, est une région urbaine unique en son genre, à cheval sur deux provinces. Le gouvernement canadien est à la fois le principal propriétaire et le principal employeur, ce qui a d'importantes répercussions socioéconomiques.

Géographiquement, la ville d'Ottawa est rurale dans une proportion de 90 % et sa population est urbaine dans une proportion de 90 %. La ville couvre une superficie quatre fois supérieure à celle de Toronto : elle s'étend sur 85 kilomètres d'est en ouest et sur 75 kilomètres du nord au sud. Ottawa-Gatineau est la troisième population francophone en importance de l'Amérique du Nord. Le français est la langue maternelle de près de 34 % des habitants. Le bilinguisme de la population est une caractéristique importante du tissu culturel et linguistique de la région : 37 % des résidents se considèrent comme bilingues comparativement à 11,6 % des Ontariens et à 17 % des Canadiens en général. La ville occupe le quatrième rang parmi les grandes villes du Canada et elle a connu une très forte croissance ces dernières années. La population de la région de la capitale nationale s'établit actuellement à 1 064 000 habitants [Recensement de 2001].

En 2000, Ottawa a généré un PIB de

11,1 %, ce qui s'explique surtout par la croissance de l'industrie de fabrication d'équipements de télécommunications. En 1999-2000, le PIB s'est accru de 13,4 % dans l'ensemble [Le *Conference Board du Canada*].

Le gouvernement fédéral et le secteur de la haute technologie sont les deux principaux employeurs de la région. En 2001, le gouvernement fédéral offrait près de 80 000 emplois (Ottawa) et le secteur de la haute technologie, un peu plus de 70 000 (Ottawa). L'économie agricole d'Ottawa génère 10 000 emplois, ce qui la classe au premier rang des villes canadiennes dans ce secteur. En sa qualité de capitale nationale, la région d'Ottawa est riche en musées nationaux, galeries d'art, sites historiques et édifices classés et le tourisme est une importante source d'emplois et de revenus.

Les établissements d'enseignement supérieur les plus prestigieux sont l'Université d'Ottawa, l'Université Carleton et l'Université du Québec à Hull. L'Université d'Ottawa est la seule université entièrement bilingue du Canada et elle abrite l'Institut de cardiologie d'Ottawa, de réputation mondiale. L'Université Carleton se classe au premier rang au Canada pour sa collaboration à la recherche internationale et son école de journalisme a formé un certain nombre de journalistes de renom.

## COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

- Définir une vision urbaine prévoyant :
  - la réintégration d'un ministre des Affaires urbaines ainsi que la création d'un comité du Cabinet;
  - un plan de financement stratégique;
  - des bureaux ministériels régionaux dans les principaux centres urbains;
  - des consultations permanentes avec les municipalités;
  - des programmes favorisant la cohésion socioéconomique;
  - un rôle de premier plan pour le gouvernement fédéral;
  - le désir partagé de construire un pays et une collectivité;
  - des sources de revenu fiables.
- Faciliter la mise en place d'un plan conjoint pour la région de la capitale nationale – en collaboration avec Ottawa, Gatineau et la Commission de la capitale nationale (CCN). Il faut de la coordination dans les soins de santé, les transports en commun, le transport des marchandises, la main-d'œuvre et le logement, entre autres.
- Envisager la création d'un district ou d'une administration de la Capitale nationale (comme à Washington), sans pour autant accroître la bureaucratie, mais fixer des objectifs communs pour toutes les collectivités de la région. Le gouvernement du Canada doit promouvoir des projets conjoints.
- Lever les restrictions qui empêchent les municipalités de prélever des fonds et envisager de nouvelles sources de revenus comme l'imposition d'une taxe de vente locale ou d'une taxe sur les chambres d'hôtel, des partenariats entre les secteurs public et privé, des incitations fiscales pour attirer les entreprises et la possibilité de déduire des gains en capital les dons aux œuvres de bienfaisance.
- Attirer des entreprises étrangères en rationalisant le rôle des commissaires financiers et créer une Commission nationale des valeurs mobilières sur le modèle de l'Union européenne.
- Assurer le financement durable et à long terme des infrastructures. Ottawa a besoin d'un centre de congrès et la RCN, d'un réseau de transport inter-régional, de deux nouveaux ponts et du prolongement du réseau de trains légers. C'est le dossier le plus important d'Ottawa-Gatineau.
- Envisager l'extension ou l'élargissement des partenariats entre le gouvernement fédéral et les municipalités, comme l'Initiative nationale pour les sans-abri, dans le dossier du logement social. Le gouvernement du Canada doit étudier les questions suivantes :
  - la construction de logements sociaux sur des terrains fédéraux;

- davantage de financement à long terme pour l'achat de terrains et la construction d'infrastructures;
- l'amélioration de la coordination entre Ottawa et Gatineau afin de permettre aux familles d'Ottawa d'avoir accès à des logements sociaux situés au Québec.

Ces mesures profiteraient à Ottawa où le taux de vacance des logements s'établit à 0,2 % et où plus de 15 000 familles sont en attente d'un logement.

- Accroître le financement fédéral en faveur des transports en commun en transférant aux municipalités une partie des recettes provenant de la taxe sur le carburant et en supprimant la TPS sur les laissez-passer de transport en commun. OC Transpo a besoin de 500 millions de dollars pour les cinq prochaines années afin de remplacer son parc de véhicules. Envisager d'offrir des incitations pour les véhicules à faible consommation de carburant et conclure une entente similaire à celle conclue entre GO Transit et VIA Rail pour les billets, comme l'ont fait d'autres centres urbains.
- Élargir la mission de la Stratégie pour les autochtones vivant en milieu investissant dans le logement pour ces derniers, en urbain en créant des débouchés économiques pour les entreprises autochtones et en mettant en place une stratégie de santé axée uniquement sur les Autochtones. De plus, les Autochtones du Québec qui vivent à Ottawa doivent avoir accès aux soins de santé.
- Accroître le soutien à long terme des programmes d'établissement des immigrants (cours de langue, formation, études et logement), revoir les politiques en matière d'immigration afin d'y définir le rôle des administrations municipales et coordonner le travail des organismes locaux et des bénévoles.
- Fournir aux immigrants potentiels des renseignements exacts concernant la reconnaissance de leurs compétences professionnelles et les équivalences. S'assurer que la politique en matière d'immigration porte une attention particulière aux besoins socio-économiques des centres urbains et accélérer la procédure d'immigration pour les travailleurs ayant une spécialité en grande demande.
- Accroître les fonds consacrés au multiculturalisme et aux programmes de lutte contre le racisme. Renforcer également le rôle et les missions des agents de liaison multiculturels.

## LISTE DES PARTICIPANTS

### VILLE D'OTTAWA

Bob Chiarelli, maire  
 Gordon Diamond, directeur général,  
 OC Transpo  
 Helen Gault, directrice, Planification et  
 développement du transport en  
 commun, OC Transpo  
 Louise Logue, coordonnatrice du service  
 d'intervention auprès des jeunes du  
 Service de police d'Ottawa  
 Ned Lathrop, directeur général, Services  
 de développement  
 Doug Brousseau, conseiller principal en  
 matière de politiques, Bureau du maire  
 Ed Aquilina, conseiller spécial, Bureau du  
 maire  
 Dick Stewart, directeur général, Services  
 aux citoyens

### VILLE DE GATINEAU

Yves Ducharme, maire  
 Melvin Jomphe, chef de cabinet  
 Hélène Groulx, conseillère politique  
 Luc Gauthier, capitaine, Sécurité  
 M. Laroche, directeur général

### VILLE DE HULL

Jean-Marie Séguin, ancien maire

### COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Marcel Beaudry, président  
 François Lapointe, directeur de  
 planification

### ASSURANCE-VIE DESJARDINS LAURENTIENNE

Alain Sekula, vice-président

### ORGANISATION NATIONALE ANTIPAUVRETÉ

Linda Lalonde

### FONDATION COMMUNAUTAIRE DU CANADA

Barbara McInnes, présidente-directrice  
 générale

### BÉNÉVOLES CANADA

Paddy Bowen, directrice exécutive

### INBUSINESS SOLUTIONS

David Luxton, président-directeur général

### IPFPC

Steve Hindle, président

### CONSEIL DE PLANIFICATION SOCIALE D'OTTAWA-CARLETON

David Welch, président

### CENTRAIDE OUTAOUAIS

Jean-Maurice Lafond, directeur général

### CENTRAIDE OTTAWA

Janet Whillans, vice-présidente, Relations  
 publiques

### PROJET DE SANTÉ URBAINE

Wendy Muckle, directrice

### HABITAT POUR L'HUMANITÉ (RCN)

Katalin Sheskey, directrice exécutive

### WABANO CENTRE FOR ABORIGINAL HEALTH

Alison Fisher, directrice exécutive

### R.E.A.C.H.

Lawrence Greenspon

### CHSLD – CLSC GRANDE-RIVIÈRE

Alain Tremblay, président du conseil

**ORGANISATION DES SERVICES AUX  
IMMIGRANTS D'OTTAWA-CARLETON**

Nancy Worsfold, directrice exécutive

**CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE  
L'OUTAOUAIS**

Luc Léger, président

Karim Daaboul, directeur

**ÉCOLE D'ART D'OTTAWA**

Sonia Lismer, directrice par intérim

**HÉRITAGE OTTAWA**

David Flemming, membre du conseil

**CONSEIL CANADIEN DES AVEUGLES**

Lynn Tremblay, représentante

**LOGEMEN'OCUPE**

François Roy, président

**SIERRA CLUB DU CANADA**

John Bennett, directeur, Atmosphère et  
Énergie

**COMITÉ D'ÉVALUATION DES CITOYENS  
D'OTTAWA-CARLETON POUR LA GESTION DES  
DÉCHETS**

Ernie Lauzon, président

**CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE  
L'OUTAOUAIS (CREDDO)**

Nicole Desroches

**TRANSPORT 2000 CANADA**

Harry Gow, président

**SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS**

George O. Gratton, directeur général

Salah Barj, chef du service de stratégie et  
développement

**ADMINISTRATION DU TOURISME ET DES  
CONGRÈS D'OTTAWA**

Catherine Lindquist, vice-présidente,

Développement de l'industrie

Otto Heberlein, président

**ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS  
INDUSTRIELS ET COMMERÇANTS D'AYLMER**

Gerry Phillippe, président

**REGROUPEMENT DES GENS D'AFFAIRES**

Diane Desaulniers, présidente

**CHAMBRE DE COMMERCE DU GRAND OTTAWA**

Gail Logan, présidente

**CENTRAIDE OTTAWA**

Michael Allen, président-directeur général

**DEVELOPMENT GROUP RPS**

Vance Bédore, conseiller principal,

Aménagement urbain, Services  
immobiliers

**AUTRES**

Jacqueline Pelletier, consultante

Merv Beckstead, administrateur  
municipal à la retraite, CAO

Françoise Boivin, avocate

Agnes Jouaich, juge en chef, citoyenneté  
canadienne



# Halifax (Nouvelle-Écosse)

9 novembre 2001

La municipalité régionale d'Halifax (MRH) est le plus grand centre urbain des provinces de l'Atlantique. Formée des anciennes municipalités d'Halifax, de Dartmouth, de Bedford et du comté d'Halifax, la MRH a une population de 359 000 personnes [recensement de 2001]. Halifax est un port important : son illustre quai 21 était jadis le principal point d'entrée des immigrants au Canada. Aujourd'hui, il accueille environ 0,4 % du nombre total de nouveaux immigrants, qui composent environ 7 % de la population d'Halifax.

La région d'Halifax génère 47 % du PIB de la Nouvelle-Écosse. Les conjoncturistes prédisent une augmentation annuelle de 3 % de son taux de croissance économique réel au cours des cinq prochaines années [Le *Conférence Board du Canada*]. Cette croissance sera en grande partie attribuable aux industries clés et à la diversification de l'économie locale.

La ville d'Halifax est considérée comme le centre financier du Canada atlantique et ses secteurs des finances, de l'assurance et de l'immobilier ont enregistré une forte croissance au cours des dernières années. Elle réduit progressivement sa dépendance traditionnelle à l'égard des ressources naturelles maritimes et terrestres et du tourisme pour se tourner, dans un proche avenir, vers les secteurs suivants : le développement des ressources gazières et pétrolières; les technologies de l'information et des communications; les industries culturelles comme le cinéma, la télévision, la musique et les arts; la fabrication de

pointe; les services d'enseignement et du savoir ainsi que les sciences de la vie.

Le secteur des transports de la municipalité régionale d'Halifax occupe aussi une place importante. Le port d'Halifax compte parmi les grands ports du monde. Près de 14 millions de tonnes métriques de marchandises y ont transité en 2000 ainsi que 94 bateaux de croisière. L'aéroport international d'Halifax est la plaque tournante du transport aérien dans la région de l'Atlantique et il reçoit près de 3 millions de voyageurs par année. Enfin, Halifax est le siège du centre du réseau de distribution nationale et internationale de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada dans l'Est.

Le ministère de la Défense nationale (MDN) est le principal employeur d'Halifax, où se trouvent la base aérienne de Shearwater et la base des Forces maritimes de l'Atlantique. Près de 11 000 membres des Forces canadiennes et employés civils du MDN y sont affectés.

La région d'Halifax est également dotée d'un important secteur de recherche-développement qui repose sur plusieurs établissements de recherche et deux grandes universités – Dalhousie et St. Mary's. Les projets de recherche sont axés sur la mise au point de produits, l'aérospatiale; la biotechnologie, l'environnement, l'agriculture, la fabrication, la production de logiciels et les sciences de la santé. Halifax abrite également l'Institut des biosciences marines du Conseil national de recherches et l'Association de développement des sciences de la vie.

## COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

- Élaborer une politique urbaine fédérale qui :
  - assurerait un leadership et définirait une vision tout en laissant les collectivités établir leurs propres priorités;
  - coordonnerait les programmes et les services gouvernementaux afin d'éviter le double emploi;
  - mettrait en place des programmes et des mesures de financement plus flexibles afin de permettre la planification à long terme;
  - répondrait aux besoins de tous les centres urbains et non des seules grandes villes.
- Participer au financement du nettoyage du port et prévoir d'autres solutions pour le port en coordonnant le financement et les travaux avec la province et les localités. Le réaménagement du port pourrait générer 80 millions de dollars en impôts fédéraux et provinciaux.
- Mettre en place un programme distinct d'infrastructures pour financer l'agrandissement et l'amélioration du réseau de transport en commun et accroître l'efficacité et l'intégration des modes de transport (rail, routes, ports, aéroports).
- Élaborer une politique de réaménagement du centre-ville afin d'inciter les citoyens à s'y établir, d'encourager les promoteurs à construire sur les friches industrielles et à restaurer et préserver les édifices classés et de stimuler le développement économique du centre-ville. Cette politique devrait prévoir des mesures pour protéger les citoyens (les petits salariés et les sans-abri, entre autres) susceptibles de souffrir de la hausse des prix dans les quartiers voisins du centre.
- Élaborer une loi sur le logement à prix équitable visant à faciliter l'accès à des logements sociaux aux personnes âgées, aux petits salariés et aux personnes handicapées.
- Créer un fonds canadien constitué dans la région atlantique « *Made in Atlantic Canada Fund* » prévoyant l'injection des recettes générées par l'exploitation des gisements de gaz sous-marins dans les transports en commun, le nettoyage du port et le développement économique régional.
- Accroître le financement des réseaux d'aqueduc et d'égout. Le gouvernement du Canada devrait également élaborer des normes nationales relatives à la qualité de l'eau afin de dissiper les inquiétudes concernant la protection des réserves d'eau.
- Consulter les collectivités et les administrations locales au sujet de l'aliénation et de la mise en valeur des terrains fédéraux. Avant de prendre des mesures au sujet des terrains excédentaires, le gouvernement du Canada doit tenir compte des priorités locales comme les logements sociaux et la préservation des sites historiques.
- Encourager l'immigration dans la région atlantique et améliorer les services de réinstallation des immigrants. Les immigrants apportent de nouvelles idées et une nouvelle énergie et impulsent l'économie locale.
- Accroître le financement des programmes pour les jeunes et leur donner accès à des programmes de formation et de perfectionnement.
- Accroître le financement des universités et des instituts de recherche afin de stimuler la recherche-développement ayant trait à des problèmes urbains.
- Soutenir les œuvres de bienfaisance et modifier les critères de financement pour favoriser la reprise du développement économique urbain.

## LISTE DES PARTICIPANTS

### MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'HALIFAX

Peter J. Kelly, maire  
 Dan English, directeur général par intérim  
 Betty MacDonald, Finances  
 David P. McKinnon, chef de police, Service  
 de police de la municipalité régionale  
 d'Halifax

### GOVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, SERVICES MUNICIPAUX

L'hon. Angus MacIsaac, ministre, Service  
 Nova Scotia et Relations municipales  
 David Darrow, directeur exécutif, Division  
 des services municipaux

### UNIVERSITÉ DALHOUSIE

David Cameron, président, faculté de  
 sciences politiques

### UNIVERSITÉ ST. MARY'S

Andrew Harvey, faculté d'économie

### HERITAGE TRUST OF NOVA SCOTIA

Elizabeth Pacey

### WATERFRONT DEVELOPMENT CORPORATION LIMITED

Bill Campbell, directeur, Planification et  
 développement

### ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'HALIFAX

Reg Milley, président-directeur général

### ECOLOGY ACTION CENTRE

Alexandra Fisher

### PIER 21 SOCIETY

Ruth Goldbloom, présidente

### DOWNTOWN HALIFAX BUSINESS COMMISSION

Karin McCaskill, présidente, conseil d'ad-  
 ministration

### METRO FOOD BANK

Diane Swinemar

### GREATER HALIFAX PARTNERSHIP

Stephen Dempsey, président par intérim

### CENTRE D'AMITIÉ MI'KMAQ

Donna Hannaford, directrice,  
 Apprentissage et emploi

### CLEAN NOVA SCOTIA

Peggy Cameron

### METRO IMMIGRANT SETTLEMENT ASSOCIATION

Claudette Legault

### NOVA SCOTIA DISABLED PERSONS COMMISSION

Charles MacDonald, directeur exécutif

### REACH NOVA SCOTIA

Tova Sherman, directeur exécutif

### HALIFAX INNER CITY INITIATIVE

Joan Jones

### HARBOUR CITY HOMES

Nancy Wooden, directrice générale

### ALDERNEY LANDING, DARTMOUTH

Paul Robinson, conseil d'administration

### WALLACE, MACDONALD & LIVELY

Barry Zwicker, urbaniste

### THE ADAM GROUP

Wayne Adams, consultant

### COMITÉ D'EXAMEN DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Brian Flemming, ancien président

### AUTRES

Anne Muecke, consultante sur les  
 questions urbaines



# Montréal (Québec)

12 et 13 novembre 2001

**M**ontréal se classe au deuxième rang des centres urbains au Canada. Avec sa population de 1 775 846 habitants, selon le recensement de 1996, Montréal représente 53 % de la région métropolitaine de recensement (RMR). La population de la RMR, qui englobe de nombreuses banlieues, s'établit à 3 427 000 habitants [*recensement de 2001*]. Montréal est la deuxième plus grande ville francophone au monde, le français étant la langue première de 53 % de ses citoyens. La ville attire 12 % du nombre total d'immigrants au Canada et ceux-ci composent 26,5 % de sa population.

L'économie de Montréal génère 49 % du PIB de la province du Québec. Les économistes lui prédisent une croissance annuelle moyenne de 3,3 % au cours des cinq prochaines années (*Le Conference Board du Canada*). Un facteur important de l'économie montréalaise est sa main-d'œuvre très instruite : 26,8 % des personnes de 15 ans et plus détiennent un diplôme universitaire. C'est le taux le plus élevé parmi les centres urbains canadiens.

La réussite économique de Montréal repose également sur la diversité de ses pôles industriels : fabrication de vêtements, de textiles et de meubles; construction automobile; technologies de pointe; télécommunications; biotechnologie et génomique; produits pharmaceutiques; aéronautique et technologie aérospatiale; produits chimiques; services financiers; cinéma et télévision; tourisme et commerce de détail. Bombardier, une entreprise de fabrication aéronautique, est

l'un des principaux employeurs de Montréal, avec plus de 12 000 employés.

Montréal est également l'un des deux grands centres financiers internationaux reconnus du Canada. Son aéroport à grand trafic accueille plus de 9 millions de voyageurs par année. Elle est également dotée d'un port international par où transitent annuellement plus de 20 millions de tonnes métriques de marchandises.

La Ville de Montréal entretient une relation particulière avec la province. En 1999, elle a signé une entente cadre avec le gouvernement provincial pour le développement des centres urbains. L'entente accroît les pouvoirs budgétaires de la ville et lui accorde de nouvelles sources de revenus pour financer les transports en commun (par la perception d'un droit provincial d'enregistrement des véhicules) et les services d'installation pour les nouveaux immigrants.

Montréal abrite plusieurs universités – l'Université McGill, l'Université Concordia, l'Université de Montréal et l'Université du Québec à Montréal. Ces établissements apportent de nombreux avantages à la communauté et à l'économie, en particulier grâce à la recherche-développement et à l'innovation. Par exemple, McGill est une institution de recherche intensive affiliée à plus de 75 centres de recherche et aux réseaux des centres d'excellence. Cette université est active dans les domaines de la médecine aérospatiale, de la génomique, des télécommunications, de la robotique et des systèmes intelligents, des pâtes et papiers, de la nutrition et de la neuroscience, entre autres.

## COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

- Nécessité de mettre en place une stratégie urbaine intégrée prévoyant les mesures suivantes :
    - améliorer la synergie entre les différents paliers de gouvernement;
    - adopter une approche dynamique adaptée aux problèmes urbains;
    - chercher des solutions locales à des problèmes locaux;
    - assurer la surveillance continue des politiques fédérales;
    - assurer la planification stratégique des agglomérations;
    - favoriser les ententes et les partenariats entre les pouvoirs publics, le secteur privé, le secteur associatif et les groupes locaux.
  - Créer un ministère des Affaires urbaines qui représente la volonté du gouvernement et qui fait progresser les dossiers urbains.
  - Établir une relation avec la nouvelle ville de Montréal issue de la fusion.
  - Investir dans les transports urbains afin de réduire la congestion et l'engorgement des principales voies de circulation de Montréal, notamment :
    - subventionner les services de transport en commun;
    - investir dans les liaisons ferroviaires entre les aéroports et le centre-ville;
    - améliorer la route 30 afin de permettre aux camions et aux automobilistes de contourner la ville;
    - réaménager le port de Montréal.
- Les investissements dans les transports en commun et les infrastructures contribueront à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et accroîtront la compétitivité économique de la ville.
- Élaborer une stratégie nationale des transports en modifiant le programme actuel d'infrastructures pour y inclure un volet transports en commun ou en adoptant une version canadienne du *US Transportation Equity Act (TEA-21)*.
  - En collaboration avec VIA Rail, renforcer la coopération avec le réseau de transport interurbain (à l'instar de GO Transit et de l'AMT), coordonner l'utilisation des voies du CN et de CP Rail et améliorer les services voyageurs dans l'axe Windsor-Québec.
  - Encourager les partenariats afin de stimuler les investissements du secteur privé dans les programmes tels que celui sur les infrastructures. À Montréal,

les partenariats entre les secteurs public et privé permettraient de mener à terme les travaux de construction sur les autoroutes 25 et 40.

- Élaborer une stratégie en faveur du logement social dans laquelle la SCHL jouerait un rôle clé, prévoir des mesures incitatives pour les logements locatifs et accroître le financement de l'IPAC pour lutter contre le problème des sans-abri et mettre davantage l'accent sur le logement social.
- Préserver les relations commerciales internationales et le commerce transfrontalier. Le commerce transfrontalier est essentiel au développement économique de Montréal.
- Miser sur l'immigration comme source de main-d'œuvre et d'idées novatrices. S'assurer que le renforcement des mesures de sécurité ne nuira pas à l'immigration.
- Encourager et financer le développement des communautés interculturelles ou multiculturelles afin d'améliorer la qualité de vie.
- Renforcer les politiques visant à réduire les comportements à risque (prostitution, consommation de stupéfiants, jeux de hasard, etc.) en faisant un effort financier en faveur des groupes en situation de précarité et des exclus. Les mesures d'aide devraient viser en priorité les Autochtones, les handicapés, les sans-abri, les jeunes et les familles monoparentales.
- Encourager le réaménagement des friches industrielles du centre-ville. À Montréal, il y aurait entre 30 et 40 millions de pieds carrés de terrains contaminés.
- Accroître le financement à long terme requis pour la restauration des infrastructures et des installations de traitement de l'eau. De plus, envisager l'établissement de normes nationales de traitement de l'eau. À Montréal, les fuites des canalisations entraînent la perte de 40 % de l'eau traitée.
- Réviser le règlement sur la gestion et l'élimination des déchets et encourager le recyclage des déchets non dangereux pour la production d'énergie.

## LISTE DES PARTICIPANTS

### VILLE DE MONTRÉAL

Pierre Bourque, maire  
Sylvie Labelle, coordonnatrice,  
Quartiers cibles  
Gilbert Cordeau, Sécurité locale  
Maurice Chalom, Sécurité locale  
Fadima Diallo, Communications  
Corinne Brunelle, Affaires gouverne-  
mentales

### VILLE DE LAVAL

Gilles Vaillancourt, maire

### COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM)

Alain-Jean Bart  
Michelle Côté  
Chantal Gagnon, urbanisme

### COLLÈGE DAWSON

Robert Keaton, professeur, faculté de  
sciences politiques

### COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES DU CANADA

Jim Facette, directeur

### PRO-EST

Carole Drolet, directrice générale

### INSTITUT ÉCONOMIQUE DE MONTRÉAL

Pierre Desrochers, directeur de recherche

### MONTRÉAL INTERNATIONAL

Jacques Girard, président-directeur  
général

Hon. Francis Fox, directeur général

### VIA RAIL

Marc LeFrançois, président  
Christine Keon-Sirsly, chef de la stratégie

### TRANSPORT 2000

Normand Parisien, directeur

### SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (STCUM)

Robert Stafford, conseiller

### ÉQUITERRE

Sidney Ribaux, coordonnateur général

### CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT

Coralie Deny, directrice de projet

### ASSAINISSEMENT DE L'AIR ET DE L'EAU

Ronald Poissant, ingénieur

### SECOR

Marcel Côté, président

### COMITÉ DU MAIRE

Serge Bruneau, coordinateur des  
problèmes socio-urbains

### RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT (RRSSS)

Dr Louis Drouin, chef, Département de la  
santé publique  
France Trickay, Département de la santé  
publique

### LA PRESSE

André Pratte, rédacteur en chef

### FÉDÉRATION DES MÉDECINS SPÉCIALISTES DU QUÉBEC (FMSQ)

Dr Gilles Hudon, directeur de la politique  
de santé

Dr Robert Perreault, Département de  
psychiatrie

Dr Marie France Raynault,  
Communications

### CROISSANT DE L'EST

Sylviane Di Folco, directrice générale  
Christian Charron

### ASSOCIATION MÉDICALE CANADIENNE

Dr Claude Renaud

### VIVRE EN VILLE

Alexandre Turgeon, vice-président

### RÉSEAU D'AIDE POUR LES PERSONNES SEULES ET ITINÉRANTES DE MONTRÉAL (RAPSIM)

Martin Petit, organisateur  
René Charest

### INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (INRS)

Gérard Divay, président

# Vancouver (Colombie-Britannique)

15 et 16 novembre 2001

**A**u troisième rang des régions urbaines du Canada, Vancouver a une population de 571 708 habitants tandis que la région métropolitaine de recensement (RMR) en compte 1 980 000 [statistiques de 2001].

L'agglomération de Vancouver affiche l'un des taux de croissance démographique les plus élevés au Canada, en raison surtout de l'immigration internationale.

L'immigration représente 87,2 % de la croissance régionale, la plupart des immigrants étant originaires de l'Asie du SudEst. [De 1993 à 2000, 287 675 immigrants se sont établis dans l'agglomération de Vancouver; de ce nombre 80,7 % étaient originaires d'Asie.] En raison de la forte immigration, plus de 90 langues différentes sont parlées dans la région. La présence des immigrants fait de Vancouver l'une des villes les plus cosmopolites de l'Amérique du Nord. En outre, la population de Vancouver compte plus de 31 000 autochtones.

Selon le Conference Board du Canada, la région de Vancouver génère 53 % du PIB de la Colombie-Britannique. Reposant traditionnellement sur l'exploitation des ressources naturelles, l'économie de l'agglomération de Vancouver connaît une croissance dans d'autres filières et secteurs des affaires : services bancaires et financiers; tourisme; haute technologie; cinéma et télévision; transports; communications; centres d'appel; biotechnologie; aérospatiale et commerce de détail.

Vancouver est également l'un des deux centres financiers internationaux reconnus du Canada et le troisième centre de

production cinématographique et télévisuelle de l'Amérique du Nord. Le port de Vancouver est le plus important du pays (76,6 millions de tonnes de marchandises y ont été expédiées en 2000) et l'aéroport international de Vancouver se classe au second rang pour son achalandage (16 millions de voyageurs y ont transité en 2000.)

La province accorde un statut spécial à la ville de Vancouver, en vertu de la *Vancouver Charter*. La ville a notamment le pouvoir de participer à des partenariats avec les secteurs public et privé et elle détient un pouvoir législatif en matière de zonage et de développement. Vancouver est également membre du *Greater Vancouver Regional District* (GVRD). Le GVRD, une forme de gouvernement unique en son genre, est un partenariat de 21 municipalités et d'une circonscription électorale qui collaborent pour fournir les services essentiels dans l'ensemble de la région.

L'agglomération de Vancouver est le siège de deux grandes universités : l'Université de la Colombie-Britannique (UBC) et l'Université Simon Fraser. Ces institutions génèrent d'importantes innovations et de nouvelles technologies. En 2001, par exemple, l'UBC a mis sur pied un centre de recherche sur l'assainissement de l'air, le Clean Energy Research Centre. Cette université a également donné naissance à treize entreprises grâce aux retombées de ses travaux et elle a déposé, l'an dernier, 183 brevets liés à de nouvelles technologies.

## COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

- Organiser des forums de coopération et de discussion axés sur les problèmes locaux qui réuniraient des représentants des pouvoirs publics fédéraux et provinciaux et des organisations sans but lucratif. S'inspirer de l'accord de Vancouver pour le réaménagement du quartier Lower Eastside, qui a donné de bons résultats.
- Encourager la création de conseils régionaux permanents tenant lieu de tribune pour consulter les autorités municipales et provinciales au sujet des décisions stratégiques des autorités fédérales.
- Définir un grand projet national relatif aux autochtones prévoyant des fonds et des ressources pour la mise en place de programmes de préemploi et d'apprentissage de l'autonomie fonctionnelle, de logements sociaux, d'initiatives pour les jeunes et de programmes de santé. Ces programmes devraient également viser à préserver la culture et le patrimoine autochtones et à financer des centres d'amitié urbains.
- S'attaquer aux problèmes d'engorgement et d'embouteillage en établissant un plan à long terme d'infrastructures et de transports en commun. Le financement doit être à long terme, direct et stratégique. La stratégie doit également reconnaître le rôle important des villes-carrefours, comme Vancouver, pour le transport des marchandises en créant un programme national des routes.
- Mettre en place un programme national à long terme de logement. Ce programme devrait prévoir le financement de logements sociaux et de refuges pour les sans-abri ainsi que des allègements fiscaux pour les entreprises du secteur privé qui se lancent dans la construction de logements locatifs et sociaux.
- Contribuer à résoudre la crise des immeubles en copropriété aux prises avec un problème d'étanchéité, notamment en mettant en place un programme de prêts sans intérêt pour leur réparation, un programme géré par la SCHL pour les immeubles en copropriété aux prises avec un problème d'étanchéité ou une réduction de la TPS sur les matériaux nécessaires à la réparation de ces immeubles.
- Diriger et soutenir les plans de développement durable de la région, notamment les initiatives de mise en valeur des espaces verts, de transports en commun, de développement sur les terrains intercalaires, des mesures d'efficacité énergétique et la réhabilitation des friches industrielles.
- Reconnaître le rôle des villes comme centres d'intégration et d'établissement des immigrants et des réfugiés en leur consacrant des fonds pour la réinstallation, la formation et des cours d'anglais langue seconde. Les immigrants devraient également avoir accès aux programmes du ministère fédéral du Développement des ressources humaines.
- Établir des normes ou des lignes directrices nationales reconnaissant les diplômes et les antécédents professionnels acquis à l'étranger afin d'aider les immigrants à intégrer la population active et de réduire les pénuries de main-d'œuvre.

- Soutenir les programmes locaux dans le domaine des arts et de la culture et prévoir davantage de financements à long terme pour ce secteur.
- Mettre en place une stratégie nationale d'aide à l'enfance visant à soutenir les familles et à financer les services de garde des enfants, les soins aux enfants d'âge préscolaire et les soins prénataux.
- Devenir le chef de file en matière de prévention, d'éducation et de traitement des toxicomanies et de l'alcoolisme, surtout chez les jeunes.
- Mettre en place un système national pour mettre fin à l'exploitation sexuelle des jeunes. Ce problème touche particulièrement les jeunes Autochtones de Vancouver.

## LISTE DES PARTICIPANTS

### VILLE DE VANCOUVER

Philip Owen, maire  
 Jennifer Clarke, conseillère  
 Sam Sullivan, conseiller  
 Sandy McCormick, conseillère  
 Don Lee, conseiller  
 Dale McClanaghan, Commission de planification  
 Carol Ann Young, Planification sociale  
 Judy Rogers, directrice municipale

### GREATER VANCOUVER REGIONAL DISTRICT (GVRD)

George Puil, président du conseil d'administration  
 Johnny Carline, Initiative régionale de développement durable du GVRD  
 Ken Cameron, directeur, Politique et planification

### GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'hon. George Abbott, ministre des Services aux collectivités, aux autochtones et aux femmes  
 Anna Wong, conseillère en communications  
 Patrick Ewing, ministère des Relations intergouvernementales

### UNIVERSITÉ SIMON FRASER

Judy Oberlander, directrice des programmes urbains  
 Mark Roseland, directeur, Centre de développement économique et communautaire  
 Sheila Davidson, directrice, Centre de soins aux enfants

### UNIVERSITÉ DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Dennis Pavlich, viceprésident, Affaires externes et juridiques  
 Gordon Lovegrove, directeur, Planification du transport, Trek Program Center  
 Patrick Reid, Rick Hansen Institute  
 Margo Fryer, directrice – Learning Exchange  
 Fred Pritchard, directeur de la Planification, Planification et développement du campus

### S.U.C.C.E.S.S.

Lillian To, directrice générale

### YMCA OF GREATER VANCOUVER

Bill Stewart, président-directeur général  
 Shirley Broadfoot, administratrice du Fonds de dotation

### UNITED NATIVE NATIONS SOCIETY

Casey LaRochelle  
 Steve Wilson, chef, Na na kila

**ABORIGINAL POLICY ACTION COMMITTEE**

Glen Campbell

**GREATER VANCOUVER GATEWAY COUNCIL**

Larry Berg, président

Mike Lovecchio

**VANCOUVER NATIVE HEALTH SOCIETY**

Lou Demerais, directeur exécutif

**TENANTS RIGHTS-ACTION COMMITTEE**

Venessa Geary

**BUSINESS COUNCIL OF BRITISH COLUMBIA**

Jerry Lampert

**URBAN DEVELOPMENT INSTITUTE**

Maureen Enser, directrice exécutive

Renate Bublick, directrice exécutive  
adjointe

Henry Kamphof, Logement de la région  
de la capitale

**YWCA**

Lois Halstad, directrice exécutive

Nancy Cameron, YWCA Crabtree Corner

**VANCOUVER ABORIGINAL COUNCIL**

David Stevenson

**FESTIVAL VANCOUVER**

George Laverock, directeur de la  
programmation

**ORGANIZED CRIME AGENCY OF BRITISH  
COLUMBIA**

David Douglas, administrateur en chef

**CHAMBRE DE COMMERCE DE VANCOUVER**

Dave Park, directeur général adjoint et  
économiste en chef

**ALLIANCE FOR ARTS AND CULTURE**

Lori Baxter, directrice exécutive

**CBC NORTH**

Tera Tailleux

**NATIONAL ABORIGINAL HOUSING ASSOCIATION**

David Seymour, directeur

**ALCOHOL-DRUG EDUCATION**

Art Steinmann, directeur exécutif

**DAVID SUZUKI FOUNDATION**

Alex Boston

**CENTRE INTERNATIONAL POUR LE  
DÉVELOPPEMENT DURABLE DES VILLES**

David Dungate, secrétaire-trésorier

**ADMINISTRATION DU PORT DE VANCOUVER**

Jim Crandles, directeur, Développement  
portuaire

**INSURANCE CORPORATION OF BC ROAD SAFETY  
AND LOSS PREVENTION**

Lyall Woznesky, directeur

Tim Murphy

**FRASER BASIN COUNCIL**

Jack Blaney, président

**THE MAGIC FLUTE**

David Lemon, propriétaire

**BETTER ENVIRONMENTALLY SOUND  
TRANSPORTATION**

David Thompson, directeur exécutif

Ray Straatsma, directeur des  
communications et des politiques

**ST. JAMES COMMUNITY SERVICES**

Heather Dunsford

**CONSEIL DES AUTOCHTONES DE VANCOUVER**

Blair Harvey, directeur du développement  
local

**UNIVERSITÉ DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE**

Peter Oberlander, professeur

**URBAN SYSTEMS DESIGN**

Sebastian Moffatt

**SMART GROWTH BC**

Cheeying Ho, directeur exécutif

**LOWER MAINLAND NETWORK HOUSING**

Kimiko Karpoff, porte-parole

**VANCOUVER SUN**

Francis Bula, journaliste

**AUTRE**

May Brown

# Calgary (Alberta)

1er février 2002

Calgary est la plus grande ville de l'Alberta, avec une population de 876 519 habitants (2001), soit 91 % de la population de la région métropolitaine de recensement (RMR) qui compte 965 262 habitants (1999). La croissance démographique de Calgary est l'une des plus rapides au pays, et la ville occupe le troisième rang au chapitre de la diversité culturelle. Cette diversité est attribuable au grand nombre de membres des minorités visibles et d'immigrants qui constituent 20,8 % de la population de la RMR. Calgary compte également plus de 15 000 autochtones et on s'attend à une augmentation de ce nombre.

Calgary et Edmonton génèrent 64 % du PIB de l'Alberta [*Conference Board du Canada*]. Au cours des cinq prochaines années, le taux de croissance annuel réel du PIB de Calgary devrait s'établir à 3,2 %.

Jadis dominée par le pétrole et le gaz, l'économie de Calgary s'est beaucoup diversifiée au fil des ans. Les secteurs clés sont les technologies de l'information, la biotechnologie; les transports et la logistique; la géomatique; les télécommunications; le tourisme et les arts; les services aux entreprises; le bâtiment; les services financiers; la fabrication et le commerce de détail. La prospérité économique de la ville est également attribuable au fait que de toutes les villes canadiennes, elle est celle qui a le plus fort pourcentage d'habitants titulaires d'un diplôme d'études

supérieures (60 %). C'est également là que l'on retrouve la plus forte concentration d'ingénieurs et de scientifiques (44 pour 1 000 actifs). Calgary se classe également au deuxième rang, derrière Toronto, pour le nombre de sièges sociaux qui y sont implantés.

Le Calgary Regional Partnership, qui regroupe douze secteurs de compétence, est le premier partenariat régional de l'Alberta à être financé par le Gouvernement du Canada. Ses membres collaborent dans l'étude de dossiers comme la cartographie des bassins hydrographiques, les services d'urgence et le développement économique. La ville de Calgary a aussi établi un partenariat avec la ville d'Edmonton pour la promotion et le traitement des dossiers économiques d'une manière qui profite aux deux villes.

Calgary est également dotée d'établissements d'enseignement supérieur tels que des collèges communautaires, des écoles techniques et une grande université. L'Université de Calgary possède le plus important parc de recherche universitaire au Canada. Elle est membre de 17 réseaux de centres d'excellence et se classe au troisième rang au chapitre de la commercialisation de ses recherches, avec 135 publications technologiques et 43 demandes de brevets en 2000-2001. Cette université prévoit également d'ouvrir deux nouveaux centres de recherche : le Health Research Innovation Centre et le Calgary Centre for Innovation Technology.

## COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

- Élaborer une stratégie urbaine nationale qui renforce les partenariats avec les municipalités, qui est axée sur la coopération et qui établit un point d'accès par lequel les autorités municipales pourraient consulter le gouvernement du Canada. La stratégie doit également reconnaître le rôle important des villes en matière de développement économique et social – « Des villes fortes font la force d'un pays ».
- Essayer d'alléger la pression qui pèse sur l'infrastructure municipale en modifiant le régime fiscal pour permettre la dépréciation des achats destinés aux infrastructures (autobus, trains légers, équipements lourds) et en exemptant les transports en commun urbains de la taxe sur le carburant.
- Accroître le financement à long terme des projets d'infrastructures de transport afin de réduire l'encombrement des voies de circulation et d'améliorer le transport des marchandises et des passagers. Les deux projets les plus importants à Calgary sont l'expansion du service de transports en commun et la construction d'une route périphérique.
- Élaborer une stratégie nationale de logement à prix modique en collaboration avec les provinces. La stratégie devrait prévoir un programme flexible de subventions visant à réduire le coût de financement de la construction et de la restauration de logements, permettre la dépréciation à l'égard des édifices classés et prévoir des mesures pour attirer des travailleurs qualifiés dans le cadre de programmes d'immigration et d'apprentissage.
- Accroître le financement destiné aux refuges et aux logements locatifs dans les grandes villes afin de réduire le nombre de sans-abri et la pauvreté. À Calgary, 1 200 personnes dorment dans des refuges temporaires tous les soirs et plus de 11 000 y passent au moins une nuit par année.
- Collaborer avec les provinces, les universités et les organismes compétents à l'élaboration de lignes directrices visant à reconnaître les diplômes étrangers et l'expérience professionnelle des immigrants.
- Accroître le financement direct en faveur des autochtones dans le cadre de programmes municipaux de réinstallation, de formation, de refuges et de logement ainsi que des programmes d'études primaires et secondaires destinés aux autochtones, et accroître les transferts fédéraux en faveur de la santé et des mesures sociales.
- Soutenir et financer des programmes à l'intention des jeunes Autochtones vivant en milieu urbain, dans le domaine de l'enseignement secondaire, de l'emploi, de la santé et du développement local.
- Stimuler les milieux artistiques et culturels en encourageant le dialogue et l'échange des meilleures méthodes de promotion et de financement.
- S'inspirer de l'Initiative canadienne de bénévolat, qui reconnaît le rôle du civisme et du bénévolat dans le développement des collectivités et du capital humain.

■ Réviser les lois fiscales afin que les dons aux œuvres de bienfaisance et aux organismes sans but lucratif ne soient pas considérés comme des gains imposables. Cela encouragerait le secteur privé à faire des dons plus nombreux et plus substantiels.

■ Le gouvernement du Canada devrait mettre en place un programme de croissance intelligente pour encourager et financer des solutions régionales de développement durable afin de régler les problèmes liés au développement, à l'économie et à l'environnement qui débordent du cadre municipal.

## LISTE DES PARTICIPANTS

### VILLE DE CALGARY

Dave Bronconnier, maire  
Joe Ceci, conseiller  
Diane Colley-Urquhart, conseillère  
Linda Fox-Mellway, conseillère  
Madeline King, conseillère  
Gord Lowe, conseiller  
Ric McIver, conseiller  
John Schmal, conseiller  
Diane Danielson, conseillère  
Brenda King, Liaison et partenariat avec le gouvernement  
Marc Henry, chef de cabinet, Bureau du maire  
Brenda Baxter, coordinatrice, Affaires intergouvernementales  
Owen Tobert, directeur général par intérim

### VILLE D'AIRDRIE

Linda Bruce, conseillère

### VILLE DE COCHRANE

Judy Steward, mairesse  
Truper McBride, conseiller

### D.M. DE FOOTHILLS

Ron Laycraft, conseiller

### UNIVERSITÉ DE CALGARY

James Frideres, professeur de sociologie et viceprésident adjoint (Affaires académiques)

### CANADA WEST FOUNDATION

Roger Gibbins, directeur  
Loleen Berdahl, directrice de recherche

### EPCOR CENTRE FOR THE PERFORMING ARTS

Colin Jackson, directeur exécutif

### MUSÉE GLENBOW

Michael Robinson, directeur général

### URBAN DEVELOPMENT INSTITUTE – CALGARY

Paul Taylor, président

### VOLUNTEER CALGARY

Martha Parker, membre du conseil

### CALGARY HOMELESS FOUNDATION

Terry Roberts, directeur exécutif

### ALBERTA ASSOCIATION CANADIAN INSTITUTE OF PLANNERS

Stan Schwanzenberger, président

### CALGARY ABORIGINAL URBAN AFFAIRS COMMITTEE

Dean Shingoose, président

### THE CENTRE FOR SUSTAINABLE TRANSPORTATION

Norman S. Leach, président-directeur général

### METIS NATION ASSOCIATION, CONSEIL LOCAL 87

Gloria Controis

### THE NATIVE CENTRE

Shawna Cunningham, directrice

**URBAN SOCIETY FOR ABORIGINAL YOUTH**

Jonathan Potskin, directeur exécutif  
Summer Stonechild, présidente et  
présidente du conseil d'administration

**ALBERTA URBAN MUNICIPALITIES ASSOCIATION**

George Rogers, maire et président

**SUSTAINABLE CALGARY**

Monica Pohlmann

**THE CALGARY FOUNDATION**

Ralph T. Strother, président du conseil

**CALGARY CHAMBER OF COMMERCE**

Sheri Hofstetter, analyste politique

**PROMOTING CALGARY INC.**

Norman S. Leach, directeur, Relations  
avec les entreprises

**MÉTIS SENIORS ASSOCIATION**

Ramona Kuhn

**ABORIGINAL STANDING COMMITTEE ON  
HOUSING AND HOMELESSNESS**

Carrie Neilson

# Témoins lors des réunions du Groupe de travail à Ottawa

## CONSEIL DES AÉROPORTS DU CANADA

Neil Raynor, directeur général

Michael Von Heff, consultant, GPC  
Consultants

Orli Namian, consultant, GPC  
Consultants

## INSTITUT CANADIEN DES URBANISTES

Steven Brasier, directeur général

David Palubeski, président

Mark Seasons, président sortant

## ALLIANCE CANADIENNE DU CAMIONNAGE

Massimo Bergamini, vice-président,  
Affaires publiques

Graham Cooper, premier vice-président

## INSTITUT URBAIN DU CANADA

Glenn Miller, directeur de la recherche  
appliquée

Mark Entwistle

## ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN

Michael Roschlau, président-directeur  
général

Amelia Shaw, directrice des Affaires  
publiques

## UNIVERSITÉ CARLETON, FACULTÉ DES AFFAIRES PUBLIQUES ET DE LA GESTION

Katherine Graham, professeur adjointe

## VILLE DE VANCOUVER

Philip W. Owen, maire

Judy Rogers, directrice des Services  
municipaux

Donald MacPherson, coordonnateur de la  
politique municipale de lutte contre les  
stupéfiants

Judy Kirk, consultante

## FÉDÉRATION DES MUNICIPALITÉS CANADIENNES

Jack Layton, conseiller municipal et  
président

James W. Knight, président-directeur  
général

John Schmal, conseiller municipal et  
premier vice-président

Louise Comeau, directrice, Collectivités  
durables et politique environnementale

Marni Cappe, analyste principale des  
politiques, bureau du président-  
directeur général

John Burrett, directeur des Politiques  
économiques et sociales

## INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (INRS)

Mario Polèse, directeur, Groupe  
d'aménagement urbain

## TABLE RONDE NATIONALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCONOMIE

David McGuinty, président-directeur  
général

Meg Ogden, conseillère en politique

Mike Harcourt, membre

## NEPTIS FOUNDATION

Anthony Coombes, directeur exécutif

## ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Chris Jones, directeur, Liaison avec les  
gouvernements fédéral et provinciaux

Bruce Burrows, vice-président, Affaires  
publiques

## UNIVERSITÉ D'OTTAWA, FACULTÉ DES SCIENCES SOCIALES

Caroline Andrew, doyenne

## INSTITUT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Paul Mondell

Joe Ragusa

Neil Rodgers



# Soumissions écrites

## MOUVEMENT AHMADIYYA DU CANADA

Ijaz A. Qamar, secrétaire, Relations  
externes (nationales)

## ASSEMBLÉE DES CHEFS DU MANITOBA

Dennis White Bird, grand chef

## BY DESIGN CONSULTANTS

Vince Catalli, secrétariat

## CONSEIL CANADIEN POUR LES RÉFUGIÉS

Janet Dench, directrice générale

## ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN

Michael Roschlau, président-directeur  
général

## CARPENTERS AND ALLIED WORKERS, SECTION 27

Mike Yorke, secrétaire de séance

## VILLE DE BRAMPTON

## VILLE DE BRANTFORD

Marguerite Ceschi-Smith, conseillère  
municipale

## VILLE DE GUELPH

Karen Farbridge, mairesse

## VILLE DE KITCHENER

Mike Galloway, conseiller

## VILLE DE MISSISSAUGA

David O'Brien, directeur des Services  
municipaux

## VILLE D'OTTAWA

Bob Chiarelli, maire

## VILLE DE TORONTO

Betty Disero, conseillère

## VILLE DE WINDSOR

Jim Yanchula, directeur de la  
Revitalisation du centre-ville

## VILLE DE YELLOWKNIFE

Gordon Van Tighem, maire

## CITYSCAPE DEVELOPMENT CORPORATION

Mathew Rosenblatt, responsable

## CREDIT VALLEY CONSERVATION

Rae Horst, directeur général

## DOWNTOWN HALIFAX BUSINESS COMMISSION

Debra Grant

## EVERGREEN

Geoff Cape, directeur général

## GO TRANSIT

W.M. Jenkins, directeur du Service  
à la clientèle

## ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS D'HABITATIONS DU GRAND TORONTO

Patrick O'Hanlon, président

## DISTRICT RÉGIONAL DE VANCOUVER

George Pull, président du conseil

## GREATER VANCOUVER CULTURAL PLAN STEERING COMMITTEE

Mike Murray et Burke Taylor,  
coprésidents

## FONDATION HÉRITAGE CANADA

Brian Anthony, directeur général

## MALONE GIVEN PARSONS LTD.

L. Lee Parsons, associé

## MONTRÉAL INTERNATIONAL

Jacques Girard, président-directeur  
général

## ADMINISTRATION DU TOURISME ET DES CONGRÈS D'OTTAWA

Catherine A. Lindquist, vice-présidente,  
Développement de l'industrie

## FÉDÉRATION DE L'AGRICULTURE DE PEEL

David Lyons

## POLLUTION PROBE

John Wellner, directeur du programme  
sur l'air

**RAFNA INDUSTRIES LIMITED**

Barry Pingel, président

**SASKATOON HOUSING INITIATIVES  
PARTNERSHIP**

Brenda L. Wallace, directrice générale

**SIERRA CLUB PRAIRIE CHAPTER**

**THE CENTER FOR SUSTAINABLE  
TRANSPORTATION**

Norman S. Leach, président-directeur  
général

**THE HALIFAX INNER CITY INITIATIVE**

Gordon Michael, coordonnateur

**ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU  
CANADA**

Gérald Gauthier, directeur, Liaison avec  
l'industrie

**MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE PEEL**

Emil Kolb, président-directeur général  
régional

**MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE YORK**

Denis Kelly, agent régional, Affaires  
générales et juridiques

**MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE HALTON**

Joyce Savoline, présidente régionale

**MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE DURHAM**

Larry O'Connor, président, Comité de la  
santé et des services sociaux

**INSTITUT ROYAL D'ARCHITECTURE DU CANADA**

Jon Hobbs, architecte, directeur général

**CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO**

Elyse Allan, présidente-directrice générale

**COMMISSION DE TRANSPORT DE TORONTO**

Brian Ashton, président

**CANTON DE SCUGOG**

Doug Moffatt, maire

**UNIVERSITÉ D'OTTAWA**

Barry Wellar, professeur

**UNIVERSITÉ DE TORONTO**

Larry S. Bourne, professeur de géographie  
et d'urbanisme, directeur du  
Programme de 3<sup>e</sup> cycle en urbanisme

**INSTITUT DU DÉVELOPPEMENT  
URBAIN/ONTARIO**

Neil H. Rodgers, président

**AUTORITÉ PORTUAIRE DE VANCOUVER**

Capitaine Gordon Houston, président-  
directeur général

**GROUPE DE TRAVAIL SUR LA PAUVRETÉ**

John Argue, directeur de programme

**FEDERATION OF PRINCE EDWARD ISLAND  
MUNICIPALITIES**

Stan Campbell, président

**AUTRES**

Philip Russo

Blanche Lemco van Ginkel

E. M. Kurak

Sam Bornstein

Helen, Anne, Robert Hansen

Albert J. Mettler, consultant en  
conception de chemins de fer  
électriques

Jud Nichols

# Remerciements

Natasha Barlett,  
*Service marketing, EMA Canada*

Don Baxter  
*Directeur du développement économique, ville de Burlington*

Pierre Bourque  
*Maire de Montréal*

Alan Broadbent  
*Président de la Maytree Foundation*

Dave Bronconnier  
*Maire de Calgary*

Lois Carson Boyce

Bill Cheung

Bob Chiarelli  
*Maire d'Ottawa*

David Crombie  
*Président-directeur général de l'Institut urbain du Canada*

Cynthia Douwes, Morris J. Wosk  
*Centre for Dialogue, Université Simon Fraser*

Yves Ducharme  
*Maire de Gatineau*

Jason Ferrigan  
*Planificateur, Urban Strategies, Inc.*

Janet Fraser  
*Adjointe exécutive au cabinet du maire, ville de Vancouver*

Anne Golden  
*Présidente-directrice générale du Conference Board du Canada*

Jane Jacobs  
*Auteure*

Peter Kelly  
*Maire d'Halifax*

Mel Lastman  
*Maire de Toronto*

Sheldon Levy  
*Vice-président des Relations institutionnelles et gouvernementales, Université de Toronto*

Lorna Marsden  
*Présidente de l'Université York*

Jim MacFarlane  
*Vice-président des Services de gestion, Total Credit Recovery Ltd.*

Gary Menzie

Glen Murray  
*Maire de Winnipeg*

Caroline Neufeld  
*Directrice des Affaires intergouvernementales, secrétariat du CDP, Ville de Winnipeg*

H. Peter Oberlander  
*Professeur, Université de la Colombie-Britannique*

Philip W. Owen  
*Maire de Vancouver*

Wally Philips

Peter Regenstreif  
*Policy Concepts*

Don Richmond  
*Président-directeur général, OMERS*

Paul Robinson  
*Statistique Canada*

Peter Ross  
*Université York*

Mary Rowe  
*Directrice des Communications, AVANA Capital Corporation*

Diana Santo  
*Vice-présidente des Services de projets immobiliers, Price Waterhouse Coopers*

Rossanna Scotti  
*Politique stratégique et administrative – Healthy City Office, bureau du directeur des Services municipaux, ville de Toronto*

Stan Shapson

*Vice-président, Recherche et innovation,  
Université York*

Bill Smith

*Maire d'Edmonton*

Jeff Turner

*Faculté des communications, Université York*

Bill Rempel

*Ancien président de la Chambre de commerce  
de Calgary*

Ernest Vincent

*Directeur général du National Trade Centre*

Janice Wong

*Directrice des Services de conférence de  
l'hôtel Delta, Vancouver*

Shirley Wong



